جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
كليـــة الدراســـات العليـــا
قـــسم العدالـــة الجنائيـــة
تخـــصص الـــسياسة الجنائيـــة

القرصنة البحرية على السفن

دارسة تأصيلية مقارنة تطبيقية

مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير

إعـــداد

علـي بن عبدالله الملحـــم

الرقم الجامعي ٤٢٥٠٢١١

إشـــراف

أ . د . علي محمد حسنين حماد

١٤٢٨ هـ / ٢٠٠٧ م


بسم الله الرحمن الرحيم

إهـــــــــداء

إلى أســـرتي وكـــل مـــن وقـــف بجـــواري

وسـاعدنـي في مسيرتي العلمية .

أهدي هذا الجهد المتواضع ،،،

شكر وتقدير

أشكر الله سبحانه وتعالى المتفرد بالفضل والإحسان على عونه وتوفيقه لإتمـام هذه الدراسة ، ثم أتقدم وفاء بالشكر والتقدير وعظيم الامتنان إلى صاحب السمو الملكي الأمير/ نايف بن عبد العزيز وزير الداخلية حفظه الله ، وصاحب السمو الملكي الأمير/ أحمد بن عبدالعزيز نائب وزير الداخلية ، وإلى صاحب السمو الملكي الأمير / محمـد بن نايف بن عبدالعزيز مساعده للشؤون الأمنية على جهـودهم المتواصـلة للارتقـاء بمستوى رجل الأمن والشكر موصول للمسئولين في جهاز حرس الحدود وعلى رأسهم سعادة الفريق الركن/ طلال بن محسن العنقاوي وسعادة نائبه اللواء الركن/ زميم بـن جويبر السواط، حيث كان لهم الفضل بعد الله في إتاحة الفرصة لـي للالتحـاق بهـذه المرحلة .. كما أتقدم بالشكر لجميع القائمين على صرح العلم الشامخ جامعـة نـايف العربية للعلوم الأمنية على رأسهم معالي رئيسها أ.د/ عبد العزيز الغامدي والى عميـد كلية الدراسات العليا أ.د/ عبدالعاطي الصياد وإلى رئيس قسم العدالة الجنائية د/ محمد بوساق على اهتمامهم ومتابعتهم الدائمة .

كما أخص بالشكر والثناء أ.د/ علي محمد حسنين حماد المشرف العلمي علـى هذه الرسالة الذي لم يبخل علي بعلمه ووقته الثمين وكان لتوجيهاته و أرائه دوراً بارزاً في تذليل الصعوبات التي واجهتني خلال البحث .

كما أشكر جميع الأخوة والزملاء في حرس الحدود خصوصاً زملائي بمكتـب المدير العام... متمنياً للجميع التوفيق ..

الباحـــث

محتويات الدراسة

بســــــم الله الرحمن الرحيم



جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

Naif Arab University For Security Sciences

كلية الدراسات العليا

قســـــم: العدالة ا نائية .... نموذج رقم (٢٦)

تخصص: السياسة ا نائية ....

ملخــص رسالــة ☑ ماجستير ☐ دكتـــوراه

عنوان الرسالة: القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية

إعداد الطالـب: على بن عبد ا ا لمحم

إشـــــــراف: أ.د. على مد حسن اد

لجنة مناقشة الرسالة:

١ - أ.د. على مد حسن اد .... مشرفاً ومقرراً

٢ - أ.د. أسامة مد عجب نور .... عضواً مناقشاً

٣ - د. رضى متو وهدان . ... عضواً مناقشاً

٤ - ....

تاريخ المناقشة: ١١/٤/٢٨ ١٤هـ الموافق: ٢٨/٤/٠٧ ٢٠م.

مشكلة البحث: تكمن مشكلة البحث غموض بعض جوانب ا وضوع ال يتطلب الأمر ثها بإيضاح ماهية ا ر ـة وبيان موقف الشريعة الإسلامية والقانون الدو العام منها وتتحدد ا شكلة بصياغة السؤال التـا : مـا حقيقة وأحكام جر ة القرصنة البحرية ضوء الشريعة الإسلامية والقانون الدو العام؟

أهميـة البحث:
- تكتسب الدراسة أ يتها من الناحيت العملية والنظرية على النحو التا :
- الناحية العملية: تزايد خطورة القرصنة البحرية الوقت ا اضر وتأث ها ا باشـر علـى ا لاحة، والنقل البحري الذي تعتمد عليه التجارة الدولية بشكل أساسي.
- الناحية النظرية: ندرة البحوث ا تخصصة ال تناولت ا وضوع واهتمت بتأصيل القرصـنة البحرية ودراستها من يع ا وانب بشكل مستقل لذا من شأن هــذا البحــث أن يثــري البحوث العملية هذا ا ال.

أهـــــداف البحـــــث

تسعى الدراسة إ الوصول للأهداف التالية:

١. بيان ماهية جر ة القرصنة البحرية على السفن.
٢. إيضاح خطورة القرصنة البحرية على النقل البحري ، وأثارها على أنشطة استغلال الثروات ا ائية.
٣. الوقوف على مدى فاعلية التداب الوقائية وا هود الدولية والإقليمية ال تبذل للحد من القرصنة البحرية.
٤. بيان أحكام جر ة القرصنة البحرية الشريعة الإسلامية
٥. بيان الأحكام والآثار القانونية ا ترتبة على جر ة القرصنة البحرية ضوء القانون الدو العام مقارنة مـع الشريعة الإسلامية

فروض البحث/ تساؤلاته

بعد الوقوف على مشكلة الدراسة فإنه يتفرع من السؤال الرئيسي عدة أسئلة وهي:

١. ما حقيقة جر ة القرصنة البحرية على السفن؟
٢. ما الأسباب ال أدت إ تفشي جر ة القرصنة البحرية على السفن وما حجمها وآثارها على أمن ا لاحة؟
٣. ما مدى فاعلية التداب الوقائية ا د من جر ة القرصنة وما دور ا هود الدوليـة الإقليميـة مكافحتها؟
٤. ما موقف الشريعة الإسلامية من جر ة القرصنة البحرية على السفن؟
٥. ما أحكام جر ة القرصنة البحرية قانون البحار والقانون الدو العام.

منهـج البحـث

١. اتبع الباحث ا نهج الوصفي الاستقرائي التحليلي من خلال تتبع ا قائق حول جر ة القرصنة البحريـة على السفن من ا راجع والكتب ا عاصرة سواء الشريعة الإسلامية أو القانون الدو العام.
٢. منهج ليل ا ضمون لعدد من وقائع القرصنة البحرية على السفن .

أهـــــم النتائـــــج

١. جر ة القرصنة البحرية هي القيام بأعمال غ مشروعة ضد السفن وقطع طريـق ا واصـلات البحريـة واستخدام العنف سبيل قيق مصلحة خاصة رتكبيها.
٢. هناك ظروف وعوامل تلفة سياسية واجتماعية واقتصادية ساعدت على تفشي جر ة القرصنة البحريـة الوقت ا اضر كما يترتب على ارتكا ا آثار مادية ومعنوية خط ة أج ت الدول وا نظمات الدولية علـى مكافحتها.
٣. تعد جر ة القرصنة البحرية صورة من صور جر ة ا رابة الثابت ر هـا والعقـاب عليهـا الـشريعة الإسلامية، و قواعد القانون الدو على ر ها من خلال الاتفاقيات الدولية ، أما حق الضبط والعقاب فقد أسنده القانون الدو إ الدول على حد سواء.

بســـــــم الله الرحمن الرحيم





Naif Arab University For Security Sciences

College of Graduate Studies

نموذج رقم (٢٧)

Department: Criminal Justice

Specialization: Criminal Policy

THESIS ABSTRACT ■ MA □ PH.D

Thesis Title: Piracy against Ships, Foundational, comparative and applied Stud

Prepared by: Ali Bin Abdullah AL-Molhem

Supervisor: Prof/ Ali Mohammad Hasaneen Hamad

Thesis Defence Committee:

1- Porf/Ali Mohammad Hasaneen Hamad - Supervisior

2- Prof/ Ossama Mohammad Ajab Nour- Member

3- Dr. Radi Metwally Wahdan- Member

4-

Defence Date: 11/4/1428H corresponding 28/4/2007G

Research Problem: The problem of the research lies in ambiguity in the issue that needs investigation such as identifying what is the crime and situation of Islamic Shariah and General International law.
The problem is presented in what is the reality and rules of Marine Piracy in the light of Islamic and General International law

Research Importance: The study acquires its importance in both the practical and theoretical sides as follows:
1- The practical side: The Present increase of danger of Piracy and its direct effect on navigation and marine transportation on which the international trade is fundamentally dependent.
2- The theatrical side: Lack of specialized researches that del with this issue and care for the foundation and study of piracy on its all sides independently. Hence, this research shall enrich he scientific researches in this field.

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء المرسلين نبينا محمد وعلى آله وصحبه... أما بعد:

يعتبر الأمـن بمفهومه الشامل أحد المرتكزات الأساسية لاسـتقرار الـشعوب، ومن مقومات تطور المجتمعات ونموها، وتمثل الجريمة بشتى صورها، وتباين مواقـع ارتكابها مصدر القلق، ومكمن الخطر، الذي يهدد أمن وهدوء المجتمع، ولهذا عملـت الشريعة الإسلامية، وحرصت القوانين الوضعية على كبح الإجرام وتنقية المجتمع منه أخذاً بمبدأ التجريم والعقاب مع وضع إجراءات الوقاية والمنع لكبح الإجرام، ولا شـك أن تأمين سبل العيش وطرق النقل البرية والبحريـة والجوية من جوانب الأمن الهامة ذات المساس المباشر بحياة الإنسان ومصالحه، وقد زادت أهمية الأمن البحـري بعـد التطور الصناعي وازدهار حركة النقل عبر البحار، ويضاف إلى ذلك مـا يحتـضنه البحر من ثروات طبيعية ذات أهمية لحياة الشعوب، ومن هذا المنطلق وقع الاختيـار على أحد الجوانب التي تهدد النقل البحري وأمن الملاحة موضوعاً لهذه الدراسة وهـي جريمة القرصنة البحرية وهي من الجرائم القديمة إلا أنها تفشت بشكل ملحـوظ فـي السنوات الأخيرة وأصبحت تهدد أمن الملاحة دولياً وإقليماً، لذا قررت الاستعانة بـالله ودراسة هذا الموضوع في محاولة لبيان حقيقة جريمة القرصنة وصورها، والتـدابير الوقائية منها، وبيان أحكامها في الشريعة الإسلامية، وأحكامها في ضوء القانون الدولي العام، مع المقارنة بينهما.

وبالله التوفيق،،،،،

الفصل التمهيدي

المدخل إلى الدراسة

الفصل التمهيدي
المـــــدخـــــــل إلى الـــدراســــــــــة

وفيه ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: الإطار المنهجي للدراسة

المبحث الثاني: الدراسـات السابقـة

المبحث الثالث: تنظيم فصول الدراسة

المبحث الأول
الإطار المنهجي للدراسة

أولاً - مشكلة الدراسة

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي تنامت بشكل ملحوظ في أواخر القرن العشرين بعد فترة من الانحسار، وأصبحت ملفتة للنظر في مناطق كثيرة من العالم، حيث تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية[١] إلى تفشيها في بحر الصين، ومضيق ملقا، والمياه المقابلة لسواحل الصومال، والمياه المحيطة بجزر شرق آسيا، وبلغ عدد الحوادث التي بلغت عنها المنظمة البحرية (٤٥٢) حادثة في عام ٢٠٠٣، كما ظهرت أعمال القرصنة البحرية بشكل مكثف في الخليج العربي حيث بلغ عدد الحوادث في الخليج حسب إحصائيات حرس الحدود بالمملكة العربية السعودية أكثر من (٢٠) حادثة منذ عام ١٤٢٢هـ، وقد أخذت هذه الجريمة اتجاهاً مغايراً عن ذي قبل بعد تطور الملاحة وحركة النقل البحري وأصبحت تتسم بالخطورة والقسوة وتنطوي على الاعتداء المباشر على الأنفس والأموال مع بعد مكان ارتكابها غالباً عن الغوث والنجدة، ومع تزايد وقوع هذه الجريمة الخطيرة فإنه لابد من إيضاح بعض جوانبها الأساسية سواء من حيث أسباب تفاقمها وأماكن انتشارها أومن حيث مخاطرها على الملاحة والتدابير الضرورية لمواجهتها، كما أنه من الضروري بيان أحكام هذه الجريمة في الشريعة الإسلامية والأساس الذي تُبنى عليه المسؤولية الجنائية والآثار القانونية المترتبة على ارتكابها في القانون الدولي العام لأن هذه الجريمة تختلف من حيث المنظور الشرعي أو القانوني عن الجرائم الأخرى التي تقع في البحر كالسرقة من السفن، وخطفها ومن هذا المنطلق فإن هذه الدراسة سوف تحاول الإجابة على السؤال الرئيس التالي.

ما حقيقة وأحكام جريمة القرصنة البحرية في ضوء الشريعة الإسلامية والقانون الدولي العام ؟

---

(١) www.imo.org,8/1427

ثانياً - أهمية الدراسة

تأتي أهمية البحث في هذا الموضوع من الناحيتين العملية التطبيقية والنظرية فمن الناحية العملية يواجه الأمن البحري تحديات ومشكلات عديدة سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي خصوصاً بعد التطور الكبير الذي شهدته الملاحة وحركة النقل البحري حيث أصبح يعتمد عليها العالم سواء في التبادل التجاري، أو في نقل آلاف المسافرين، ومن أهم تلك التحديات جريمة القرصنة البحرية التي تقع في أعالي البحار وجرائم السطو المسلح التي تحدث في المياه التي تحت سيادة الدولة، وهذه الجرائم تؤثر بشكل مباشر على أمن الملاحة وحركة النقل البحري الذي يمثل أحد الشرايين الرئيسة للتنمية في الوقت الحاضر، إضافة لتأثيرها على ممارسة أنشطة استغلال الثروات المائية وأنشطة السياحة البحرية، وهذه الجريمة تعتمد على القوة واستخدام السلاح في الاعتداء على الأنفس والأموال في أماكن نائية وتضاعفت هذه الأعمال في السنوات القليلة الماضية وفق ما تؤكده إحصائيات المنظمة البحرية الدولية والبلاغات التي ترد للأجهزة الأمنية المعنية، ومن هذا المنطلق تأتي أهمية البحث في هذا الموضوع في سبيل لفت الأنظار إلى خطورة هذه الأعمال التي تتزايد باستمرار وبيان التدابير الوقائية الواجب اتخاذها لمواجهتها والحد من آثارها الخطيرة على أمن الملاحة والنقل البحري وانعكاسات ذلك على التنمية عموماً ، كما تلقي هذه الدراسة الضوء على الجهود الدولية المبذولة لمواجهتها وتبين موقف الشريعة والقانون الدولي العام منها، أما من الناحية النظرية فتأتي أهمية هذا البحث نظراً لندرة البحوث المتخصصة في هذا الموضوع فلم أطلع على دراسة تعنى بتأصيل القرصنة البحرية ودراستها من جميع الجوانب بشكل مستقل لذا فإن هذا البحث من شأنه أن يثري البحوث العملية في هذا المجال .

ثالثاً - أهداف الدراسة

تسعى الدراسة إلى الوصول للأهـداف التالية:

١- بيان ماهية جريمة القرصنة البحرية على السفن.

٢- إيضاح خطورة القرصنة البحرية على النقل البحري، وأثارها علـى أنـشطة استغلال الثروات المائية والسياحة ، ولفت النظر إلى تداعياتها المستقبلية على أمن الملاحة.

٣- الوقوف على مدى فعالية التدابير الوقائية الذاتية المعمول بهـا لكـبح جريمـة القرصنة البحرية على السفن، وعلى الجهود الدولية والإقليمية التي تبذل للحـد منها، وإلقاء الضوء على التحديات التي تواجه هذه الجهود .

٤- بيان أحكام جريمة القرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية .

٥- بيان الأحكام والآثار القانونية المترتبة على جريمة القرصنة البحرية في ضوء قانون البحار والقانون الدولي العام، ومقارنتها بإحكامها في الشريعة الإسلامية.

٦- إيضاح الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية عند وقوع جريمة القرصنة البحرية .

رابعاً - أسئلة الدراسة

بعد الوقوف على مشكلة هذه الدراسة فإنه يتفرع مـن السؤال الـرئيس عـدة أسئلة وهي:

١- ما ماهية جريمة القرصنة البحرية على السفن؟

٢- ما الأسباب التي أدت إلى تفشي جريمة القرصنة البحرية علـى الـسفن ومـا حجمها وأثارها على أمن الملاحة واستغلال الثروات المائية؟

٣- ما مدى فعالية التدابير الوقائية المعمول بها لمواجهة جريمة القرصنة البحريـة وما دور الجهود الدولية والإجراءات الإقليمية التي تبذل للحد منها؟

٤- ما موقف الشريعة الإسلامية من جريمة القرصنة البحرية على السفن؟

٥- ما أحكام جريمة القرصنة البحرية والآثار القانونية المترتبة عليها في ضوء قانون البحار والقانون الدولي العام؟

٦- ما الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية عند وقوع جريمة القرصنة البحرية؟

خامساً - منهج البحث

سوف أتبع المنهج الوصفي الاستقرائي التحليلي من خلال تتبع الحقائق حول جريمة القرصنة البحرية على السفن من المراجع والكتب المعاصرة التي تناولت الموضوع في التشريع والفقه الإسلامي، وفي قانون البحار والقانون الدولي العام وكذلك تقارير المنظمات الدولية المعنية بالأمن البحري لمعرفة ماهية جريمة القرصنة البحرية، وأحكامها، وتحديد التدابير المناسبة لمكافحتها.

الجانب التطبيقي: سوف أتبع منهج تفريغ المضمون لمجموعة من الوثائق والمحاضر التي اتخذتها الأجهزة المختصة بالمملكة العربية السعودية لعدد من قضايا القرصنة البحرية في الخليج العربي .

سادساً – التوثيق والتهميش

أ- بيان أرقام آيات القران الكريم معزوه إلى سورها بعد نص الآية في صلب البحث

ب- تخريج الأحاديث من غير الصحيحين أما الصحيحين فأكتفي بالإسناد إليهما .

ج- توثيق الاقتباس في الهامش الأسفل من كل صفحة على النحو التالي :

(اسم العائلة للمؤلف، الاسم الأول والأب: عنوان المرجع، المحقق إن وجد، الناشر، بلد النشر أي العاصمة ومن ثم الدولة، الطبعة، التاريخ ، الجزء، الصفحة)

سابعاً - حدود الدراســة

- **الناحية الموضوعية:** سوف تنحصر الدراسة من الناحية الموضوعية في جريمـة القرصنة البحرية على السفن وذلك ببيان مفهومها وصورها وأركانها، وجـذورها التاريخية وأسباب تفاقمها وأثارها والتدابير الاحترازية لمواجهتهـا، ثـم اسـتقراء أحكامها في الشريعة الإسلامية والقانـون الدولـي العام مـع المقارنـة بينهمـا وبيان الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية على القرصـنة البحرية .
- **الناحية الزمنية:** ينحصر الجانب التطبيقي للدراسة من الناحية الزمنية على عـدد من جرائم القرصنة البحرية التي وقعت خلال الفترة من ١٤١٧هـ إلى ١٤٢٧هـ .
- **الناحية المكانية:** ينحصر الجانب التطبيقي للدراسة من الناحية المكانية على عـدد من جريمة القرصنة البحرية التي وقعت في الخليج العربي .

ثامناً - مصطلحات الدراسة

من أهم المصطلحات التي سوف تتطرق لها الدراسة ما يلي :

١- القرصنة البحرية :

القرصنة لغة:

القُرْصان: لِصِ البحر .

القرصنة . السطّو على سفن البحار[١] .

القرصنة اصطلاحاً :

هي "ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنـف غيـر المـشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة تحقيق منفعة خاصة للقائمين بها"[٢]

---

[١] مجمع اللغة العربية بالقاهرة : المعجم الوسيط، (المكتبة الإسلامية، اسطنبول، تركيـا، د.ط ، د.ت) ، ج٢ ، ص٧٢٦ .

[٢] عبد الحميد ، محمد سامي . الدقاق ، محمد السعيد . خليفة، إبراهيم : القانون الدولي العـام (منـشأة المعارف ، الإسكندرية،د.ط ، ٢٠٠٤م) ص٥٥٤ .

التعريف الإجرائي [١]: يقصد بالقرصنة في هذه الدراسة ، ما يقوم به مجموعة من الأفراد من أعمال العنف غير المشروع والموجه ضد الأشخاص أو الأموال لتحقيق منفعة خاصة في أعالي البحار .

٢- السطو

السطو في اللغـة : السطو، يقال سطا عليه وبه بطَشَ به وقَهره، وسطَا اللّـُص على المتاع انتهبه في بطش[٢].

السطو على السفن في الاصطلاح : " أي عمل غير مشروع من أعمال العنـف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترف ضـمن ولاية حدود إحدى الدول " [٣]

التعريف الإجرائي : يقصد بالسطو المسلح على السفن في هذه الدراسة : أعمال العنف غير المشروع الموجه ضد الأشخاص والأموال لتحقيق منفعة خاصة داخل المياه الخاضعة لولاية أحد الدول.

٣- السفُـن :

السفُن في اللغة : جمع سفِينَةَ : الفُلك جمعها سفُن وسفَائن وسفِين والسفان صـانع السفن [٤] .

السفُن في الاصطلاح : جمع سفينة وهي " كل منشأة قابلة للتنقل والتوجيه وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتبار"[٥] .

وهذا التعريف يخرج المنشأة العائمة التي لا تقوم بالملاحة كالأرصـفة العائمـة والرافعات والسفن تحت الإنشاء والطائرات المائية ونحو ذلك.

---

[١] التعريف الإجرائي يعني : المعنى الذي يقصده الباحث من المصطلح في دراسته .

[٢] مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط ، ج١، ص٤٣٠ .

[٣] المنظمة البحرية الدولية، نشرة ندوة الأمن البحري، الإمـارات العربيـة المتحـدة ،٢٠٠٢م ،ص٢٦ الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety)

[٤] مجمع اللغة العربية : المعجم الوسيط ،ج١ ، ص٤٣٤ .

[٥] داود، عبد المنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحريـة العربيـة (منـشاة المعـارف الإسكندرية، مصر،ط١، د.ت) ص١٥.

التعريف الإجرائي : يقصد بالسفينة في هذه الدراسة هي: جميع الوسائط العاملة في البحر بجميع أنواعها وأحجامها.

٤- البحر الإقليمـي:

البحر: البحر ضد البر ، قيل سمي لعمقه واتساعه . والجمع "بِحـأر" و"أبحـر" و"بحور"[١] .

الإقليم في اللغة : جمعه أقاليم وهي أقسام الأرض وتطلق على البلاد وكل منطقة من مناطق الأرض تكاد تتحد فيها الأجواء المناخية والنظم الاجتماعية.[٢]

البحر الإقليمي في الاصطلاح : يطلق على "جزء من المياه الملاصـقة لـشاطئ الدولة والممتد نحو أعالي البحار ويخضع لسيادة الدولة"[٣] ويتفـاوت اتـساع الميـاه الإقليميـة حسب مصالح الدول ووجهة نظرها وقد نصت اتفاقية الأمم المتحـدة فـي المادة ٣ على أن لا يتجاوز البحر الإقليمي ١٢ ميلاً بحرياً .. وبعض الدول تحدده بأقل من ذلك.

التعريف الإجرائي: يقصد بالبحر الإقليمي في هذه الدراسة هو: المياه الملاصـقة لشاطئ الدولة الخاضع لسيادتها وتعد جزء من إقليمها.

٥- أعالي البحار:

في اللغة : العالية من "على" و "أعلا" أي "ارتَفع" و"عالى" الـشيء أرفعـه والعالية من كل شيء أرفعه [٤].

في الاصطلاح : هي "تلك المناطـق من البحار والمحيطات التي لا تخضع لسيادة أي دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية" [٥].

التعريف الإجرائي : يقصد بأعالي البحار في هذه الدراسة هـي : الميـاه التـي لا تخضع لسيادة أي دولة.

---

(١) الرازي ، محمد بن أبي بكر بن عبد القادر :مختار الصحاح (المكتبة العصرية ، بيروت ، ط ٤ ١٤١٨هـ) مادة بحر ، ص٢٩.

(٢) مجمع اللغة العربية : المعجم الوسيط ، ج٢ ص ٧٥٦ ، ٧٥٧ .

(٣) الفار، عبد الواحد محمد : القانون الدولي العام (دار النهضة العربية ، القاهرة ، د . ط، ١٩٩٤م) ص١٩٤

(٤) مجمع اللغة العربية : المعجم الوسيط ، ج٢ ص ٦٢٥ .

(٥) مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربيـة الـسعودية (معهـد الدراسـات الدبلوماسية ، وزارة الخارجية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط٢، ١٤١٧هـ) ج١،ص٣١٥ .

المبحث الثاني
الدراسـات السابقــة

تم البحث في عدد من المكتبات العامة والمكتبات الأمنية المتخصصة ولم استطع الوقوف إلا عدد قليل من الدراسات التي تناولت الموضوع وأهم هذه الدراسات ما يلي:

- الدراسة الأولى : بعنوان أحكام البحر في الفقه الإسلامي

- الباحث/ عبدالرحمن بن أحمد بن فايع
- رسالة منشورة طبعتها دار الوطن بالرياض قدمت لنيل درجة الدكتوراه من قسم الفقه بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية عام ١٤١٩هـ .
- المنهج الذي اتبعه الباحث هو المنهج الوصفي التحليلي .
- ملخص الرسالة تشتمل الدراسة على مقدمة وتمهيد وثلاثة أبواب وتتلخص في تناول أحكام العبادات في البحر بدء من أحكام الطهارة ثم الصلاة ثم أحكام الجنائز ثم أحكام الزكاة ثم الحج وبعد ذلك أحكام الجهاد ، ثم تناول أحكام المعاملات بدء بالبيع ثم الضمان ثم الإجارة ثم إحياء الموات ثم بعض المعاملات المتفرقة وفي الباب الثالث تناول الجنايات والحدود والأيمان وقد تطرق إلى موضوع القرصنة البحرية في المبحث الثالث من الفصل الأول من هذا الباب كما تطرق إلى السرقة في السفينة وأحكام خرق السفينة .
- أهم النتائج التي توصل إليها هي بيان الأحكام الشرعية للعبادات والمعاملات والجنايات والحدود في البحر أما ما يخص القرصنة فقد أوضح مفهومها، مشيراً إلى أنها صورة من صور جريمة الحرابة في الشريعة الإسلامية واكتفى بتعريفها لدى الفقهاء .
- وجه الاستفادة من هذه الدراسة الوقوف على تعريف القرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية .

- الدراسة الثانية: بعنوان القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها

- الباحث/ محمد أحمد محمد حبالة
- رسالة غير منشورة مقدمة لاستكمال متطلبات درجة الماجستير من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية في عام ٢٠٠٤م .
- المنهج الذي اتبعه الباحث في دراسته هو المنهج الوصفي الاستنباطي .
- هدفت هذه الدراسة إلى معرفة دور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد من القرصنة البحرية .
- ملخص الدراسة اشتملت على فصل تمهيدي وخمسة فصول تتلخص في عرض مقدمة وخلفية تاريخية عن القرصنة البحرية حول عادات القراصنة وطريقة عيشهم ووضع القرصنة في العصور الوسطى وبعد ذلك تعريف القرصنة في ضوء القوانين الدولية والهيئات البحرية والفصل الثالث اشتمل على أنواع القرصنة البحرية والفصل الرابع الهيئات المهتمة بمكافحة القرصنة والفصل الخامس إجراءات المنع والمكافحة .
- أهم النتائج التي توصل إليها الباحث تتخلص في التأكيد على أهمية تنفيذ التشريعات الدولية وضرورة التعاون الدولي في سبيل مواجهة القرصنة البحرية.
- وجه الاستفادة من هذه الدراسة الوقوف على أهم التشريعات الدولية التي وضعت للحد من جريمة القرصنة البحرية .

- الدراسة الثالثة : بعنوان دور المراقبة الملاحية في الحد من الهجرة غير القانونية والقرصنة البحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة

- الباحث: سعيد محمد سعيد الزعابي

- رسالة غير منشورة مقدمة لاستكمال متطلبات الماجستير من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في الإسكندرية عام ٢٠٠١م .
- منهج الباحث في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي المسحي .
- هدفت الدراسة إلى معرفة دور المراقبة البحرية في خفض معدلات الهجرة غير القانونية وأعمال القرصنة في مياه الإمارات العربية المتحدة .
- ملخص هذه الدراسة التي تقع في ستة أبواب جاء في الباب الأول استعراض الطبيعة الجغرافية لدولة الإمارات العربية ثم عرض الباحث القواعد المنظمة لدخول الأفراد لدول الإمارات العربية المتحدة ثم تناول حوادث التسلل لدولة الإمارات ثم تناول حوادث الإرهاب البحري والقرصنة البحرية ثم تناول السلطات والجهات المعنية بمكافحة التسلل والقرصنة في دولة الإمارات العربية المتحدة ثم تناول مراكز مراقبة ومكافحة التسلل في دولة الإمارات العربية ، ولم يكن هناك استفادة من هذه الدراسة بالنسبة لموضوع دراستي حيث لم يتناول جانب القرصنة البحرية إلا بإشارة يسيرة .
- أهم النتائج التي توصل إليها الباحث تتلخص في أهمية إنشاء مراكز مراقبة على الساحل مجهزة بأنظمة مراقبة مع تنسيق الجهود بين الأجهزة الأمنية المختصة بدولة الإمارات العربية المتحدة في سبيل منع الهجرة غير المشروعة والقرصنة البحرية .

- **صلة هذه الدراسة بالدراسات السابقة ووجهة الاختلاف:**

تتصل الدراسات السابقة بموضوع هذه الدراسة من حيث تطرقها جميعاً لجريمة القرصنة البحرية بشكل عام مع ملاحظة أن الدراسة الأولى اقتصرت على تناول مفهوم القرصنة البحرية وحكمها في الشريعة الإسلامية بشكل مجمل ومختصر ، أما الدراسة الثانية فقد تناول الباحث دور التشريعات الدولية متمثلاً بالاتفاقيات والمدونة الدولية في الحد من جريمة القرصنة البحرية وبيان أهمية تطبيق تلك التشريعات للحد من هذه الجريمة ولم تعرض الدراسة تفصيلاً لأحكامها في الشريعة الإسلامية أو القانون

الدولي، أما الدراسة الثالثة فقد تناولت جانب المراقبة البحرية عموماً بواسطة مراكـز مراقبة ساحلية مع التركيز على دور هذه المراكز في الحد من الهجرة غير الـشرعية وتطرقت لدورها في الحد من أعمال القرصنة بشكل ثانوي.

وجه الاختلاف بينها:

وجه الاختلاف بين هذه الدراسة والدراسات السابقة هو أنها سوف تُعْنَى بتأصيل وتحليل جريمة القرصنة البحرية على السفن بشكل متكامل فتـشمل الوقـ ـوف علـى أحكامها في الشريعة الإسلامية والقانون الدولي للبحار مع المقارنـة بينهـا ، وكـذلك إيضاح حجم هذه الجريمة وفق إحصائية المنظمة البحرية الدوليـة، وأسـباب تفاقمهـا وأثارها والتدابير الضرورية للحـد منها، وكل هذه الجوانب لـم تتناولهـا الدراسـات السابقة بشكل مفصل .

المبحث الثالث
تنظيم فصول الدراسة

تتضمن هـذه الدراسـة - عـدا المقدمـة والفصـل التمهيـدي - خمسـة فصول وخاتمه كالآتي:

الفصل الأول
حقيقة جريمة القرصنة البحرية على السفن

وفيه ثلاثة مباحث:

المبحث الأول : تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن

المبحث الثاني: الجذور التاريخية لجريمة القرصنة البحرية على السفن وتطورها

المبحث الثالث: أركان جريمة القرصنة البحرية على السفن وصورها وآثارها

الفصل الثاني
التـــدابير الوقـــائية والجهـــود الدوليـــة لمواجهة جريمة القرصنة البحرية على السفن

وفيه أربعة مباحث:

المبحث الأول : المشكلات الأمنية التي تواجه أمن الملاحة البحرية

المبحث الثاني : أسباب وأساليب القرصنة البحرية على السفن

المبحث الثالث : التدابير الوقائية والتخطيط لمواجهة القرصنة البحرية على السفن

المبحث الرابع: الإجـراءات الإقليميـة والجهـود الدولية لمواجهة القرصنة البحريـة على السفن

الفصل الثالث
موقف الشريعة الإسلامية والقانون الدولي العام

من جريمة القرصنة البحرية على السفن

وفيه مبحثان:

المبحث الأول : أحكام جريمة القرصنة البحرية على السفن في الشريعة الإسلامية

المبحث الثاني: أحكام جريمـة القرصنـة البحرية على السفن في القانون الدولي العام

الفصل الرابع

مقارنة أحكام جريمة القرصنة على السفن في الشريعة والقانون الدولي العام وعلاقتها بالإرهاب

وفيه مبحثان :

المبحث الأول : مقارنة أحكام جريمة القرصنة البحرية على السفن فـي الـشريعة والقانون الدولي العام

المبحث الثاني : علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية على الـسفن فـي الـشريعة والقانون الدولي العام

الفصل الخامس

الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية والتطبيقات لبعض وقائع القرصنة البحرية على السفن

وفيه مبحثان:

المبحث الأول: الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية علـى قضايا القرصنة البحرية على السفن

المبحث الثاني: تطبيقات لعدد من وقائع القرصنة البحرية على السفن في المملكـة وفي أعالي البحار

الـخـاتـمـة: النتائج والتوصيات

الـمـراجـع

الـفـهـرس

الفصل الأول

حقيقة جريمة القرصنة البحرية على السفن

الفصل الأول
حقيقة جريمة القرصنة البحرية على السفن

سوف أقوم بإيضاح حقيقة جريمة القرصنة البحرية قبل الشروع في ذكر أحكامها أو التدابير الوقائية منها ليسهل تصور ذلك ، وسوف أتناول حقيقة جريمـة القرصـنة البحرية من خلال شرح تعريفها مع عرض نبذة تاريخية عنها ، ثـم بيـان أركانهـا ، وصورها وما ينجم عنها من مخاطر وآثار ، وأتناول ذلك في هذا الفصل .

وفيه ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن

المبحث الثاني: الجذور التاريخية لجريمة القرصنة البحرية علـى السفن وتطورها

المبحث الثالث: أركان جريمة القرصـنة البحريـة علـى الـسفن وصورها وآثارها

المبحث الأول
تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن

سوف أتناول بالشرح تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن من خلال تعريفها في اللغة العربية ، وتعريفها في الشريعة الإسلامية ، ثم تعريفها في الاصطلاح القانوني والاتفاقيات الدولية في هذا المبحث .

وفيه ثلاثة مطالب:

المطلب الأول : القرصنة البحرية في اللغة

المطلب الثاني: تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن في الفقه الإسلامي

المطلب الثالث: تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن في الاصطلاح القانوني

المطلب الأول
القرصنة البحرية في اللغة

أولاً - تعريف القرصنة في اللغة :

"قَ ر ص" (القَرص) بالإصبعين وبابه نصر و(قَرص) البراغِيثِ لَسعها و(القُرص) و(القُرصةُ) من الخُبز. و(قَرص) العجِين من بابِ نصر قَطَعه قُرصةً قُرصةً[(١)] .

القُرْصان: "لِصِ البحر" (مع) [(٢)] .

القرصنة: "السطّو على سفن البحار" (مع) [(٣)].

ثانياً- قياس[(١)] الأسماء في اللغة عند الأصوليين وتسمية القرصنة البحرية حرابة [(٢)]

---

(١) الرازي ، محمد بن أبي بكر: مختار الصحاح ، (المكتبة العصرية، بيروت، لبنان، ط٤، ١٤١٨هـ) مادة قرر ، ص٢٥١ .

(٢) مع: أي معربة، وهو اللفظ الأجنبي الذي غيره العرب بالنقص، أو الزيادة ، أو القلب .

-انظر: مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط (المكتبة الإسلامية، اسطنبول، تركيا، د.ط، د.ت)ج١، ص١٦

(٣) المرجع السابق ، ج٢، ص٧٢٦.

ومناسبة ذكر القياس في اللغة هنا للوقوف على رأي الأصوليين وأهل اللغة في إطلاق اسم الحرابة على القرصنة البحرية من حيث التسمية، لأن كلاً منهما يشكل اعتداء بالسطو وقطع للطريق على المارة إلا أن المتعارف عليه في الغالب إطلاق اسم الحرابة على ما يقع من السطو، وقطع الطريق في البر، وإطلاق اسم القرصنة البحرية على السطو على السفن وعلى قطع الطريق في البحر .

معنى القياس في اللغة وتحرير محل النزاع: " إذا ثبت تسمية محل باسم لمعنى مشترك بينه وبين غيره سمي ذلك الغير بذلك الاسم لوجود المعنى المقتضي للتسمية" [٣]، فقياس الأسماء لابد فيه من معنى جامع لأكثر من محل؛ فتخرج أسماء الأعلام لكونها غير موضوعة لمعان موجبة لها، وتخرج أسماء الصفات الموضوعة للفرق بين الصفات كالعالم، لأنها واجبة الاضطرار نظراً لتحقق معنى الاسم، فمسمى العالم متحقق في كل من قام بالعلم فكان إطلاق اسم العالم على من قام بالعلم متحقق بالوضع لا بالقياس كما تخرج ما ثبت بالنقل كلفظ الرجل يطلق على الذكر من بني آدم، وما ثبت بالاستقراء كرفع الفاعل ونصب المفعول به [٤].

وبهذا يتضح لي أن النزاع ينحصر في الأسماء الموضوعة على مسمياتها مستلزمة لمعان في محالها وجوداً أو عدماً وهذه المعاني هي علة التسمية، وذلك مثل

---

[١] القياس في اللغة بمعنى تقدير الشيء بالشيء ، انظر : ابن فارس، أحمد : معجم مقاييس اللغة، تحقيق عبدالسلام هارون (مكتبة الكليات الأزهرية ، القاهرة ، مصر ، د.ط ، د.ت) ج٥، ص٤٠.

- وفي الاصطلاح " حمل فرع على أصل بجامع بينهما" انظر: ابن قدامه ، موفق الدين عبد ا بن أحمد: روضة الناظر وجنة المناظر في أصول الفقه وشرحها نزهة الخاطر العاطر (مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة، مصر، د .ط ، د. ت)ج٢، ص٢٢٧.

[٢] الحرابة في اللغة: بمعنى حربه حرباً وكطلبه طلباً: سلب ماله، وحريبته ماله الذي سلبه.

- انظر: الفيروز أبادي ، محمد بن يعقوب : القاموس المحيط (مؤسسة الرسالة، بيروت ، لبنان، ط٦ ١٤١٩هـ)، ص٧٣ .

[٣] الاسنوي ، محمد عبد الرحيم: التمهيد في تخريج الفروع على الأصول (مؤسسة الرسالة، بيروت، لبنان، ط٣، ١٤٠٤هـ) ، ص٢٤٨

[٤] انظر : ابن قدامة : روضة الناظر وجنة المناظر، ج٢ ، ص ٤ ، 5 .

إطلاق اسم الخمر على النبيذ المتخذ من التمر؛ لمشاركته للمعتصر من العنب في الشدة المخمرة على العقل؛ لأن معصور العنب قبل الاشتداد لا يسمى خمراً، وإنما يسمى عصيراً ونحوه، وإذا تجاوز مرحلة الاشتداد التي تحدث مخامرة العقل يسمى خلاً فالاسم وجد مع علته وعدم لانعدامها، فإذا وجدت هذه الشدة في نبيذ التمر سمي خمراً قياساً على المعتصر المشتد من العنب على رأي من أجاز القياس، وعند النظر في موضوع هذا البحث نجد أنه من الأسماء الموضوعة مستلزمةً لمعاني في محالها وجوداً وعدماً، فالمحارب لا يسمى بذلك إلا في حال اعتدائه وقطعه الطريق أما قبل إقدامه على هذا العمل فلا يسمى بذلك، وكذلك بعد توبته ورجوعه تنتفي عنه هذه التسمية ، فتسمية المحارب ارتبطت بالعلة وجوداً وعدماً، وهي الاعتداء على المارة وقطع الطريق وهذا المعنى وهذه العلة وجدت في القرصنة البحرية فهل تسمى حرابة عند من أجاز القياس في اللغة؟ وتبعاً لذلك نطلق اسم المحارب على القرصان إذا تحقق فيه معنى قطع الطريق ووجدت العلة الجامعة بينه وبين المحارب .

ثالثاً- أقوال العلماء في قياس اللغة:

- القول الأول وأدلته:

ذهب هذا الرأي إلى جواز القياس في اللغة أي أن الأسماء اللغوية تثبت قياساً وذهب إليه بعض الفقهاء وهو رأي الإمام أحمد[١] ، والقاضي يعقوب[٢] من الحنابلة والقاضي أبو بكر، وابن سريج والرازي وغيرهم، وأكثر أهل اللغة كأبي علي الفارسي والمازني، وابن جني[٣] .

أدلة أصحاب هذا الرأي:

---

[١] الرازي ، فخر الدين محمد بن عمر: المحصول في علم أصول الفقه (تحقيق جابر فياض العلواني، مؤسسة الرسالة، بيروت، لبنان ، ط٢، ١٤١٢هـ) ج٥، ص٣٤٤.

[٢] ابن قدامه: روضة الناظر وجنة المناظر، ج٢، ص٤.

[٣] انظر : الرازي: المحصول في علم أصول الفقه، ج٥، ص٣٣٩ : ٣٤٤ .

١- إن الاسم دار مع الوصف والأصل وجودا وعدما، والدوران دليل كون وجود الوصف إمارة على الاسم، فيلزم من وجوده في الفرع وجود الاسم .

٢- إن العرب إنما سمت الفرس والإنسان الذي كان في زمانهم، وكذلك وصفوا الفاعل في زمانهم بأنه رفع، والمفعول نصب وإنما وصفوا بعض الفاعلين والمفعولين ومع ذلك فالاسم مضطرد في زماننا بإجماع أهل اللغة في كل إنسان وفرس وفاعل ومفعول وليس ذلك إلا بطريق القياس .

٣- قوله تعالى :﴿ فَٱعْتَبِرُوا۟ يَـٰٓأُو۟لِى ٱلْأَبْصَـٰرِ ﴾ [الحشر:٢]: وهو عام في كل قياس والأدلة المثبتة للقياس مطلقة، فيثبت القياس في اللغة متى وجدت شروطه وانتفت موانعه عملاً بالأدلة المطلقة[١] .

- القول الثاني وأدلته

ذهب هذا الرأي إلى عدم جواز القياس في اللغة أي أن الأسماء اللغوية لا تثبت قياساً وهذا قول جمهور الحنفية، وبعض الشافعية، وذهب إليه الآمدي، والغزالي، وابن الحاجب، وأبو الخطاب من الحنابلة وغيرهم[٢] .

أدلة هذا الرأي:

١- أن العرب إنما عرفت بوضعها الأسماء توقيفاً كوضع اسم الخمر للمسكر المعتصر من العنب خاصة فوضعه لغيره تقول عليهم واختراع قال تعالى: ﴿ وَعَلَّمَ ءَادَمَ ٱلْأَسْمَآءَ كُلَّهَا ثُمَّ عَرَضَهُمْ عَلَى ٱلْمَلَـٰٓئِكَةِ فَقَالَ أَنۢبِـُٔونِى بِأَسْمَآءِ هَـٰٓؤُلَآءِ إِن كُنتُمْ صَـٰدِقِينَ ﴾ [البقرة ٣١] .

---

[١] المرجع السابق، ص٣٣٩ : ٣٤٢ .

[٢] ابن قدامه :روضة الناظر وجنة المناظر، ج٢، ص٤ .

٢- "أن الاسم وضع لشيئين :الجنس والصفة ومتى كانت الصفة ذات وصفين لـم يثبت الحكم بدونهما، وذلك مثل تسمية الأسد ضيغما من الـضغم وهـو شـدة العض والجمل شديد العض لا يسمى ضيغما ؛ لأن الاسم وضع للجنس والصفة وفي الجمل وجدت الصفة دون الجنس[١]" .

الخلاصة أنه في لغة العرب يمكن أن يقصد بالحرابة، والقرصنة البحرية معنى واحداً هو سلب المال والاعتداء بالسطو، وعند استعراض آراء العلماء الـسابقة حـول قياس اللغة فإننا نستنتج إمكانية إطلاق اسم الحرابة على ما يقع من سطو على الـسفن وقطع الطريق في البحر، وهو ما يسمى بالقرصنة البحرية وفق رأي أكثر أهل اللغة، وبعض الفقهاء، وعلماء الأصول، وهو الرأي الراجح لقوة أدلته .

---

[١] الرازي: المحصول في علم أصول الفقه، ج٥، ص٣٣٩ :٣٤٤ .

المطلب الثاني
تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن في الفقه الإسلامي

ونعني بالفقه الإسلامي "مجموعة الأحكام العملية المشروعة في الإسلام سواء أكانت شرعيتها بنص صريح من القرآن والسنة أو بالإجماع أو باستنباط المجتهدين من النصوص والقواعد العامة، وهو أخص من الشريعة[١] وللوقوف على تعريف جريمة القرصنة البحرية في الفقه الإسلامي لا بد من عرض تعريفات الفقهاء – رحمهم ا – لجريمة الحرابة أحد جرائم الحدود[٣] المقدرة عقوبتها من الشارع الحكيم؛ لأن القرصنة البحرية تعد ضرباً من جريمة الحرابة وتأخذ أحكامها كما أشرت سلفاً، وهذا ما ينص عليه بعض الفقهاء عند تعريف الحرابة وبيانها كفقهاء المالكية والحنابلة [٣]، وفي ضوء تعريفات الحرابة يمكن أن نستخلص تعريفاً خاصاً بالقرصنة البحرية ويمكن التدليل على أنها صورة من صور جريمة الحرابة في الفقه الإسلامي، وإن لم ينص عليها في التعريف وقبل ذلك ذكر الأصل في حكمها .

أولاً - الأصل في جريمة الحرابة :

قوله تعالى : ﴿ إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسۡعَوۡنَ فِي ٱلۡأَرۡضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوۡ يُصَلَّبُوٓاْ أَوۡ تُقَطَّعَ أَيۡدِيهِمۡ وَأَرۡجُلُهُم مِّنۡ خِلَٰفٍ

---

(١) انظر : شلبي، محمد مصطفى: المدخل في التعريف بالفقه الإسلامي (دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، د .ط، ١٤٠١هـ) ص٣٢ ، ٣٣.

(٣) الحد في اللغة هو الحاجز بين شيئين، ويأتي بمعنى المنع والحداد السجان والبواب، انظر: الفيروزآبادي، محمد بن يعقوب : القاموس المحيط، ص٢٧٦، وفي الاصطلاح هو (عقوبة مقدرة شرعاً في معصية لتمنع الوقوع في مثلها) .

- انظر: بن قاسم ، عبد الرحمن بن محمد: حاشية روض المربع شرح زاد المستقنع (د.ن، ط٤، ١٤١٠هـ) ج٧، ص٣٠٠ .

(٣) انظر : ابن عبد البر، يوسف بن عبد ا محمد:الكافي في فقه أهل المدينة المالكي(دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط٢، ١٤١٣هـ) ص٥٨٢ ، ٥٨٣

- ابن النجار: معونة أولي النهى شرح المنتهى (تحقيق عبد الملك بن دهيش، دار خضر للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٦هـ) ج٨، ص٤٩٩ .

أَوْ يُنفَوْاْ مِنَ ٱلْأَرْضِۚ ذَٰلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي ٱلدُّنْيَاۖ وَلَهُمْ فِي ٱلْأَخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ﴿٣٣﴾ إِلَّا ٱلَّذِينَ تَابُواْ مِن قَبْلِ أَن تَقْدِرُواْ عَلَيْهِمْۖ فَٱعْلَمُوٓاْ أَنَّ ٱللَّهَ غَفُورٌ رَّحِيمٌ ﴿٣٤﴾ ﴾ [المائدة: ٣٣:٣٤] قال ابن عباس – τ– وأكثر المفسرين: " نزلت في قطاع الطريق من المسلمين" [١] وقال ابن كثير – رحمه ا – "المحاربة هي المضادة والمخالفة وهي صادقة على الكفر، وعلى قطع الطريق، وإخافة السبيل وكذلك الإفساد في الأرض يطلق على أنواع من الشر" [٢]، ويجاب على من قال إن من عصى بغير الكفر لا يكون محارباً تعالى ورسوله – ρ– بأن المحاربة تكون من المسلم لقوله تعالى : ﴿ يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ ٱتَّقُواْ ٱللَّهَ وَذَرُواْ مَا بَقِيَ مِنَ ٱلرِّبَوٰٓاْ إِن كُنتُم مُّؤْمِنِينَ ﴿٢٧٨﴾ فَإِن لَّمْ تَفْعَلُواْ فَأْذَنُواْ بِحَرْبٍ مِّنَ ٱللَّهِ وَرَسُولِهِۦۖ وَإِن تُبْتُمْ فَلَكُمْ رُءُوسُ أَمْوَٰلِكُمْ لَا تَظْلِمُونَ وَلَا تُظْلَمُونَ ﴿٢٧٩﴾ ﴾ [البقرة ٢٧٨:٢٧٩] فالمحارب مسلم عاص وهو قاطع الطريق على قول عامة أهل العلم [٣].

ثانياً - تعريف الحرابة في الفقه الإسلامي:

١- تعريفها عند الحنفية

تسمى عندهم بالسرقة الكبرى وسبب تسميتها بذلك كما قال ابن عابدين: " وسميت كبرى لعظم ضررها لكونه على عامة المسلمين أو لعظم جزائها" [٤] أما تسميتها

---

[١] ابن النجار: معونة أولي النهى شرح المنتهى، ج٨، ص٤٩٩ .

[٢] الرفاعي ، محمد نسيب : تيسير العلي القدير لاختصار تفسير ابن كثير (د.ن ، بيروت ، لبنان ، ط٣، ١٤٠٠هـ)، ص٣٠٤ .

[٣] ابن حزم ، علي بن أحمد بن سعيد :المحلى، (تحقيق : لجنة أحياء التراث العربي ، دار الأفاق الجديدة، بيروت، لبنان، د. ط، د. ت) ج١١، ص٣٠٤ .

[٤] ابن عابدين ، محمد أمين بن عمر بن عبدالعزيز: رد المحتار على الدر المختار المعروف بحاشية أبن عابدين (تحقيق محمد صبحي حلاق وعامر حسين، دار أحياء تراث العربي، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٩هـ) ج٦، ص١٣٩ .

بالسرقة فقالوا " لأن قاطع الطريق يأخذ المال خفية وسراً ممن إليه حفظ الطريق وهو الإمام الأعظم" (١) .

- **تعريفها عند الكاساني** "الخروج على المارة لأخذ المال على سبيل المغالبة على وجه يمنع المارة عن المرور وينقطع الطريق سواء كان القطع من جماعة أو من واحد بعد أن يكون له قوة القطع وسواء كان القطع بسلاح أو غيره من العصا والحجر والخشب ونحوها لأن انقطاع الطريق يحصل بكل من ذلك وسواء كان بمباشرة الكل أو التسبب من البعض بالإعانة والأخذ"(٢) .

- **تعريفها عند السرخسي** "إذا قطع قوم من المسلمين أو من أهل الذمة على قوم من المسلمين أو من أهل الذمة الطريق فقتلوا وأخذوا المال ، يقطع الإمام أيديهم اليمنى وأرجلهم اليسرى من خلاف، أو يصلبهم إن شاء" (٣) .

عند النظر في التعريفين السابقين نجد اتفاقهما على أن الحرابة هي قطع الطريق، ولم يشر الكاساني – رحمه الله – إلى اشتراط العدد، وإنما تقع المحاربة من الواحد إذا كان له قوة بينما نجد هذا الشرط عند السرخسي حيث عبر بلفظ القوم، كما أشار الكاساني – رحمه الله – إلى مساواة المشارك بالإعانة مع المحارب المباشر، وهو الراجح في المذهب، كما لم ينص أحد منهما في تعريفه على شرط وقوع الحرابة خارج المصر، وعدم اشتراط ذلك هو رأي أبي يوسف – رحمه الله –(٤) وذكر شمس الدين السرخسي في هذا السياق "قد قال بعض المتأخرين أن أبا حنيفة – رحمه الله

---

(١) ابن الهمام، كمال الدين محمد بن عبد الواحد: فتح القدير شرح الهداية، المشهور (بشرح فتح القدير) (دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، د.ط، د.ت) ، ص١٧٦ .

(٢) الكاساني، علاء الدين أبي بكر بن مسعود: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع (دار الفكر، بيروت ، لبنان، د. ط ، د. ت) ج٧، ص١٣٥ .

(٣) السرخسي، شمس الدين أبو بكر محمد بن أبي سهل: المبسوط (دار الكتب العلمية ، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٤هـ) ج٩، ص١٩٥ .

(٤) المرجع السابق، ص٢٠١ .

تعالى – أجاب بذلك بناء على عادة أهل زمانه فإن الناس في المصر وفيما بين القرى كانوا يحملون السلاح مع أنفسهم فثبت مع ذلك تمكن دفع القاصد من قطـع الطريـق وأخذ المال، والحكم لا ينبني على نادر، وكذلك فيما بين الحيرة والكوفة كان يندر ذلك لكثرة العمران واتصال عمران أحد الموضعين بالموضع الآخر فإما اليوم فقـد تـرك الناس هذه العادة وهي حمل السلاح في الأمصار فيتحقق قطع الطريق في الأمـصار وفيما بين القرى موجباً للحد"[١] وهذا الرأي اتفق مع رأي جمهور الفقهاء في المذاهب الأخرى أما أبو حنيفة وبعض علماء المذهب فلا يرون الحرابة إلا خارج العمران بـل اشترط بعضهم لذلك مسافة القصر [٢].

٢- تعريف الحرابة عند المالكية:

- **تعريفها عند ابن عبد البر** بأنها " كل من قطع السبل، وأخافهـا، وسـعى فـي الأرض فساداً بأخذ المال واستباحة الدماء، وهتك ما حرم الله هتكه من المحرمات، فهو محارب داخل تحت حكم الله عز وجل في المحاربين الـذين يحـاربون الله ورسـوله ويسعون في الأرض فساداً سواء كان مسلماً أو كافراً حراً أو عبداً، وسواء وصل إلـى ما أراد من أخذ الأموال والقتل أو لم يصل" ثم أضاف: "وكل من قتل أحداً على ماله في حضر، أو سفـر، أو بـر، أو بحر، أو مأمن، أو خوف فحكمه وحكـم المحـارب سواء" [٣] .

- **تعريفها عند ابن عرفة** بأنها " الخروج لإخافة سبيل لأخذ مال محترم بمكابرة قتال أو خوفه أو ذهاب عقل أو قتل خفية أو لمجرد قطع الطريق لا لإمرة ولا نائرة ولا

---

[١] المرجع السابق، ص٢٠١ .

[٢] ابن عابدين: رد المحتار على الدر المختار، ج٦، ص١٣٩ .

[٣] ابن عبد البر:الكافي في فقه أهل المدينة المالكي، ص٥٨٢، ٥٨٣ .

عداوة فيدخـل قولهـا والخناقون الذين يسقون النـاس الـسيكران ليأخـذوا أمـوالهم محاربون" [١] .

وعند النظر في تعريفات المالكية – رحمهم الله – للحرابة أجد أن ابن عبد البـر نص على تفاصيل تناولت مكان ارتكابها مشيراً إلى ما يقع منها في البحر، وهـو مـا يسمى حالياً بالقرصنة البحرية، وفي التعريف الثاني لابن عرفـة – رحمـه الله – لـم يتطرق في تعريفه لتفاصيل هذا الجانب وإنما فصّل في جانب آخر وأهم، وهو الهـدف أو الباعث للجريمة واشترط أن لا يكون طلب الإمارة، للتفرقة بينها وبين جريمة البغي وما يسمى حديثاً بالجرائم السياسية كما اشترط عدم العداوة بين أهل البلـدين لأن ذلـك يكون من باب الحـرب بينهم، ولـم ألاحظ في تعريف المالكية اشتراط البعـد عـن الغوث أو لعدد لارتكاب الحرابة .

٣- تعريف الحرابة عند الشافعية :

- **تعريف المحاربين عند الشافعي – رحمه الله – هم** : " القوم يعرضون بالسلاح للقوم حتى يغصبوهم مجاهرة في الصحاري والطريق " [٢].

- **تعريف الحرابة عند المـاوردي:** " إذا اجتمعت طائفة من أهل الفساد علـى شهر السلاح، وقطع الطريق، وأخذ الأموال ، وقتـل النفـوس ومنـع الـسابلة فهـم المحاربون" [٣].

---

[١] الخرشي، محمد بن عبد الله بن علي: حاشية الخرشي (تحقيق زكريا عميرات، دار الكتـب العلميـة بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٧هـ) ج٨، ص٣٣٤ .

[٢] الشافعي، محمد بن إدريس : الأم (تحقيق محمود مطرجي، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنـان، ط١، ١٤١٣هـ) ج٦، ص٢١٣ .

[٣] الماوردي، علي بن محمد بن حبيب : الأحكام السلطانية والولايات الدينيـة (دار الكتـب العلميـة، بيروت، لبنان، د. ط، د. ت) ص٧٧ ، ٧٨ .

عند النظر في تعريفي الشافعية – رحمهم ا – لا نجد فيها إشارة واضحة إلى ارتكاب الحرابة في البحر كما أشار إلى ذلك بعض المالكية ، وإنما ذكـر المـاوردي مكان وقوعها مجملاً ونص الشافعي – رحمه ا – على الصحاري والطـرق، وهـذا نص يشمل الطرق البرية والبحرية منها، ولم ير – رحمه ا – اشتراط العـدد كمـا اشترط بعض الحنفية كالسرخسي - رحمه ا - وإنما تكون الحرابة مـن الواحـد إذا كان ذا شوكة ومنعة، ولم يشترط وقوعها بعيداً عن الغوث قال: – رحمه ا – "وأرى ذلك في ديار أهل البادية، وفي القرى سواء إن لم يكن من كان في المصر أعظم ذنبـاً فحدودهم واحدة" ويرى – رحمه ا – اشتراط انعدام الغوث يكون ذلك ببعـد أعـوان السلطان أو ضعفه، وإن كان ذلك قريباً من العمران أو في القرى ونحوها، وهـذا رأي جمهور الفقهاء من المالكية، والشافعية، والحنابلة، وهذا خلاف لأبي حنفية –رحمه ا – الذي يرى أن الحرابة الموجبة للحد لا تكون إلا عند البعد عن الغوث[1].

٤- تعريف الحرابة عند الحنابلة:

- **تعريفها عند الحجاوي** هي " قطاع الطريق المكلفون الملتزمون ، ولـو أنثـى الذين يعرضون للناس بسلاح ولو بعصا وحجارة في صحراء ، أو بنيـان ، أو بحـر فيغصبونهم مالاً محترماً قهراً مجاهرة " [2]

- **تعريفها عند الفتوحي المعروف (بابن النجار)** بأنها "المكلفون الملتزمون ولـو أنثى الذين يعرضون للناس بسلاح ، ولو عصاً ، أو حجراً في صحراء ، أو بنيان ، أو بحر فيغصبون مالاً محترماً مجاهرة" [3].

---

[1] ابن عابدين: رد المختار على الدر المختار ، ج٦ ، ص١٣٩ .
[2] الحجاوي ، موسى بن أحمد بن موسى: الإقناع لطالب الانتفاع، (تحقيق عبد ا بـن عبـد المحـسن التركي، مركز البحوث والدراسات العربية والإسلامية، القـاهرة، مـصر، ط١، ١٤١٨هـ ـ) ج٤، ص٢٦٩ .
[3] ابن النجار: معونة أولي النهى شرح المنتهى، ج٨، ص٤٩٩ .

عند النظر لتعريفي الحنابلة السابقين يتضح لي أنها متفقة في جميع جوانبها مع إضافة الإمام الحجاوي – رحمه ا – لقيد القهر ولم يذكر ابن النجـار ذلـك ووافقـه البهوتي[١]– رحمه ا – وقد فصل كل من التعريفين في مكان وقوع الحرابة، ونـص على ما يقع منها في البحر وهي القرصنة البحرية متفقين مع ابن عبد البر من المالكية كما فصلوا في صفة قطاع الطريق مبينين أنهم المكلفـون الملتزمـون ، ولـو أنثـى وأشاروا إلى الوسائل التي يمكن أن يستعين بها قطاع الطريق لتحقيق هـدفهم ، ولـم يشترطوا وجود العدد لقيام الحرابة متفقين مع المالكية والشافعية وأبي يوسف وبعـض الحنفية، ولم يورد ابن قدامة – رحمه ا – في المغني[٢] تعريفاً محدداً للحرابة وإنمـا اكتفى بذكر شروطها، وهذا النسق نجده في تعريف القانونيين للقرصنة البحرية .

٥- تعريف الحرابة عند الظاهرية :

- **تعريفها عند ابن حزم** هي: " المحارب هو المكابر المخيف لأهـل الطريـق المفسد في سبيل الأرض سواء بسلاح أو بلا سلاح أصلاً سواء ليلاً أو نهاراً في مصر أو في فلاة أو في قصر الخليفة ، أو الجامع ، سواء قدموا على أنفسهم إمامـا أو لـم يقدموا سوى الخليفة نفسه فعل ذلك بجنده، أو غيره منقطعين في الـصحراء، أو أهـل قرية سكانا في دورهم، أو أهل حصن كذلك، أو أهل مدينة عظيمة أو غيـر عظيمـة كذلك واحداً كان أو أكثر كل من حارب المار، وأخاف السبيل بقتل نفس، أو أخذ مـال أو الجراحة أو انتهاك فرج فهو محارب عليـه وعلـيهم – كثـروا أو قلـوا – حكـم المحاربين" [٣].

تعريف ابن حزم – رحمه ا – متفق مع تعريف جمهور الفقهاء بل نجـد أنـه أكثر إطلاقاً وشمولاً .

---

[١] انظر : ابن قاسم ، عبد الرحمن بن محمد: حاشية الروض المربع شرح زاد المـستقنع (د. ن، ط٤، ١٤١٠هـ) ج٧، ص٣٧٧، ٣٧٨.

[٢] ابن قدامه، موفق الدين عبد ا بن أحمد : المغني (تحقيق :عبد ا التركي وعبـدالفتاح الحلـو، دار هجر، القاهرة ، مصر، ط١، ١٤١٠) ج١٢، ص ٤٧٤ .

[٣] ابن حزم: المحلى، ج١١، ص٣٠٨ .

٦- التعريف المختار

يتفق الفقهاء – رحمهم ا – في تعريفاتهم السابقة على أن الحرابة هـي قطـع الطريق، والإفساد في الأرض ويجمعون على اعتبار ما يقع منها خارج العمران بعيداً عن الغوث حرابة، ويدخل في ذلك قطع الطريق البحري وهو ما يـسمى بالقرصـنة البحرية؛ لأن الغالب ارتكابها بعيداً عن الغوث ، وأجد كما أسلفت اختلافا بيـنهم فيمـا يقـع داخل المصر قريباً من الغوث فلا يعد عند أبي حنيفة حرابة توجب الحد وإنما يعد جريمة تعزيرية كما اشترط في الحرابة أن تكون من عدد فلا تقع المحاربـة مـن الواحد كما ذكر السرخسي[١] ، وخالفهم في ذلك كله جمهور الفقهـاء وأبـو يوسـف والكاساني وغيرهما من علماء الحنفية فتقع المحاربة من الواحد إذا كـان ذا شـوكة، وتكون في المصر، وقريباً من العمران[٢]، وما أجده من بعض الاختلاف فمرده إلـى تفصيل البعض في جانب، والإجمال في جانب آخر والعكس من غيرهم .

يتضح لي أن بعض التعريفات السابقة فصل في مكان ارتكاب الجريمة مـشيراً إلى ما يقع من الحرابة في البحر موضوع هذا البحث ، وبعضها ذكر مكان الجريمـة ولم يفصل ، والتعريف الذي أرى أنه جامعا مانعاً واختاره هو تعريـف ابـن عرفـه المالكي – رحمه ا – ؛ لأنه الأكثر إحاطةً بمعنى الحرابة، حيث أطلق المكان ليعم ما يقع من قطع الطريق في البر، والبحر والجو، وجاء متلائماً مع ظروف ومعطيات وقتنا الحاضر لمعالجته أكثر جوانب التعريف دقةً؛ وهو الباعث للجريمة والذي بسببه يـدور جدل كبير حول تعريف الإرهاب، كما احترز لأنواع من الإجرام والفساد ظهرت فـي هذا الوقت بعد تفشي المخدرات، والظواهر الحديثة مـن اسـتخدم الغـازات الـسامة والكيماوية، والمتفجرات ، ولهذا سوف أقوم بشرح هذا التعريف، ومن ثم استخلص منه ومن التعاريف الأخرى تعريفاً للقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي .

التعريف المختار لابن عرفة هو: " الخروج لإخافة سبيل لأخـذ مـال محتـرم بمكابرة قتال أو خوفه أو ذهاب عقل أو قتل خفية أو لمجرد قطع الطريق لا لإمرة ولا

---

[١] السرخسي: المبسوط، ج٩، ص١٩٥.

[٢] الكاساني: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ج٧ ، ص١٣٥ .

نائرة ولا عـداوة فيدخـل قولها والخناقون الذين يسقون النـاس الـسيكران ليأخـذوا أموالهم محاربون" [١].

شرح التعريف "لإخافة السبيل" أي إخافة عابر السبيل فليس السبيل الـذي هـو الطريق يكون خائفاً قوله: "لأخذ مال محترم" مسلم أو ذمـي غيـر الحربـي وقولـه "محترم" صفة المال وقوله: "بمكابرة قتال" أي بسبب مكـابرة قتـال لا يخفـى أن المكابرة المغالبة والمعاندة بسبب قتال وقوله "أو خوفه" معطوف على قوله "بمكـابرة قتال" ؛ لأخذ مال محترم وقوله "لا لإمرة" أي لا لأجل أن يجعلوه أميراً علـيهم فـلا يكون محارباً ويكون باغياً "لنائرة" العداوة والعطف للتفسير لأن النائرة هـي العـداوة وقوله: "فيدخل قولها الخ" أي من قوله أو إذهاب عقل فيدخل فـي الحرابـة وقولـه "السيكران" ليدخل فيه قتل الغيلة[٣].

ثالثاً- الدليل على أن القرصنة البحرية ضرب من الحرابة في الشريعة الإسلامي :

يتبين لي عندما أمعن النظر في تعريف الحرابة لدى الفقهاء سواء من نص على ما يقع في البحر كالمالكية [٤] والحنابلة[٥] أو من لم ينص كالحنفية[٦] وكذلك الـشافعية[٧] والظاهرية[٨] تطابق معنى الحرابة مع معنى القرصنة البحرية وتوافر شروط وأركـان وعناصر الحرابة في القرصنة إلا أن لفظ القرصنة البحرية عندما يطلق فإنه يتجه لما يقع من الفساد في الأرض وقطع الطريق في البحر مع ملاحظة أن الأسماء الموضوعة لمعاني يمكن أن يطلق أحدها على الآخر إذا تحقق المعنى الجامع بينهمـا كمـا سـبق الإشارة إليه في قياس اللغة عند الأصوليين فيمكن أن يطلق على القرصنة البحرية وهو الاسم الذي وضع لقطع الطريق في البحر اسم الحرابة قياساً على قطع الطريـق فـي البر، وعلى هذا الأساس فإن اختلاف التسمية لا يؤثر في حقيقة الفعـل، ولا بالأحكـام

---

[١] الخرشي ، محمد بن عبدا بن علي : حاشية الخرشي ، ج٨ ، ص٣٣٤ .
[٢] المرجع السابق ، ص٣٣٤،٣٣٥ .
[٣] ابن عبد البر، يوسف بن عبد ا بن محمد: الكافي في فقه أهل المدينة، ص٥٨٣
[٤] الحجاوي ، موسى بن أحمد بن موسى : الإقناع لطالب الانتفاع، ج٤ ، ص٢٦٩ .
[٥] الكاساني، علاء الدين أبي بكر مسعود: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، ج٧، ص١٣٥.
[٦] الشافعي ، محمد بن إدريس : الأم ، ج٦ ، ص ٢١٣ .
[٧] ابن الحزم، علي بن أحمد بن سعيد: المحلى، ج١١، ص٣٠٨

المقررة على ارتكابه ولو لم ينص بعض الفقهاء عليه والأدلة والبراهين تثبت ذلك وسوف أوجزها باختصار فيما يلي:

١- الفساد في قوله تعالى: ﴿ إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسْعَوْنَ فِى ٱلْأَرْضِ فَسَادًا ﴾ [المائدة : ٣٣:٣٤] يعم ما يقع من الفساد في البر والبحر والدليل على ذلك قوله تعالى:﴿ ظَهَرَ ٱلْفَسَادُ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِى ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعْضَ ٱلَّذِى عَمِلُواْ لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ ﴾ **[الروم:٤١]** قال أبو بكر الجصاص قد علم بقوله تعالى (أحل لكم صيد البحر) أن المراد به بحر الماء [١]

٢- النقل البحري من السبل المشروعة ومن طرق النقل الثابتة شرعاً والمستقرة عرفاً والأدلة على ذلك كثيرة منها:

أ- قوله تعالى: ﴿ وَعَلَيْهَا وَعَلَى ٱلْفُلْكِ تُحْمَلُونَ ﴾ [المؤمنون :٢٢] وقوله تعالى: ﴿ هُوَ ٱلَّذِى يُسَيِّرُكُمْ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ ﴾ [يونس : ٢٢] . وقوله تعالى:﴿ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِىٓ ءَادَمَ وَحَمَلْنَٰهُمْ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ وَرَزَقْنَٰهُم مِّنَ ٱلطَّيِّبَٰتِ وَفَضَّلْنَٰهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلاً ﴾ [الإسراء :٧٠]

قال ابن جرير الطبري – رحمه ا – في تفسيرها: "على الأنعام والسفن تحملهم هذه في البر وهذه في البحر"[٢] وفي هذه الآيات الكريمة دليل على المساواة في وسائل النقل البرية والبحرية حيث امتن ا سبحانه وتعالى فيهما، وفيها دليل على عدم

---

[١] الجصاص ، أبي بكر أحمد بن علي الرازي : أحكام القرآن ، (تحقيق: محمد الصادق قمحاوي ، دار أحياء التراث العربي ، مؤسسة التاريخ العربي ، بيروت ، لبنان، د.ط ، ١٤١٢هـ) ج٤، ص١٤٥.

[٢] الطبري، محمد بن جرير:جامع البيان عن تأويل آي القرآن (دار الكتب العلمية، لبنان، ط٣، ١٤١٨هـ) ج٩، ص٢٠٩.

التفريق بين السبل البرية والبحرية ووسائل النقل البرية والبحرية وهذه المساواة تقتضي المساواة في الأحكام.

ب- قال تعالى:﴿ فَلَمَّا بَلَغَا مَجْمَعَ بَيْنِهِمَا نَسِيَا حُوتَهُمَا فَاتَّخَذَ سَبِيلَهُۥ فِي ٱلْبَحْرِ سَرَبًا ﴾ [**الكهف ٦١**] قال ابن جرير الطبري – رحمه ا – "إن الحوت اتخذ طريقه" فقد اعتبر السبيل في البحر طريقاً وإن كان ذلك للحوت[١].

جـ- العرف: فقد تعارف الناس على طرق النقل عبر البحار منذ قديم الزمن واعتنوا بوسائط النقل فيه .

بناء على هذه الأدلة فإن تأمين السبل البحرية التي تقوم بها مصالح الناس أمـر واجب شرعاً ولا يمكن ذلك إلا بتطبيق أحكام الشريعة الإسلامية .

٣- اكتمال أركان جريمة الحرابة في جريمة القرصنة البحرية ، وهذا يتـضح مـن خلال استقراء تعريف كلٍ منهما.

٤- توفر شروط جريمة الحرابة في جريمة القرصنة البحرية، وهذا واضح من خلال تتبع محترزات وشروط التعريف الفقهـي للحرابـة والتعريـف الاصـطلاحي للقرصنـة البحريـة التي تبين مدى الصلة بينهما ويمكن إيجازها فيما يلي:

- الاعتماد على الغلبة والقوة، والقهر في كل منهما .
- المجاهرة في الإقدام على هذه الجريمة في كل منهما [٢].
- الخروج والاعتداء على الأنفس، والأموال، وإخافة السبيل في كل منهما.

٥- عدم تفصيل بعض الفقهاء في مكان وقوع الحرابة كالحنفية[٣]، والـشافعية[٤]، وأهل الظاهر[٥]، لا يعني إخراج ما يقع في البحر من دائرة الحرابة سواء من

---

[١] المرجع السابق، ص ٢٤٧ .

[٢] الحجاوي ، موسى بن أحمد بن موسى : الإقناع لطالب الانتفاع، ج٤ ، ص٢٦٩ .

[٣] ابن عابدين: رد المحتار على الدر المختار ، ج٦، ص١٣٩ .

[٤] الشافعي: الأم ، ج٦ ، ص ٢١٣ .

[٥] ابن حزم: المحلى ، ج١١ ، ص٣٠٨ .

اشترط ارتكابها بعيداً عن العمران والغوث، أو من لم يشترط ،مع العلم أن هذا الشرط متحقق في القرصنة البحرية حيث ترتكب في أعالي البحار وهي أماكن بعيدة عن العمران وهذا محل اتفاق الفقهاء في الحرابة وعند علماء القانون في القرصنة البحرية، أما ما يقع قريباً من العمران، فهـو محـل خـلاف بـين الجمهور وبعض الحنفية الذين لا يرون إقامة الحد على ما يقـع قريبـاً مـن العمران[١]، ويعتبر ذلك عندهم جريمة تعزيرية ، وهذا الخلاف حاصل عنـد بعض أهل القانون فيفرق بعضهم بين ما يقع في أعالي البحار، وبين ما يقـع في المياه القريبة من العمران كالأنهار والمياه الداخليـة والإقليميـة ويرتـب أحكاماً مختلفة عليها .

٦- عدم نص فقهاء الشافعية في تعريف الحرابة على قطع الطريق في البحـر لا يخرج القرصنة البحرية من دائرة تطبيق حد الحرابة على مرتكبيهـا كأحـد صورها ، ولو افترضنا خلاف ذلك عندهم فإن الشافعية أجازوا القياس فـي الحدود [٢] إذا أدركت العلة واتحدت في الفعلين، وهنا قد اتحدت في كلٍ مـن الحرابة والقرصنة البحرية .

٧- تطبيق أحكام الحدود على من يرتكبها في البحر كالسرقة من السفن البحرية إذا توفرت شروطها فهذا يعني تطبيق الحرابة على من يرتكبها فـي البحـر إذا توفرت شروطها[٣] .

٨- يتضح لي من خلال التعريفات اتفاق كلٍ من جريمة الحرابة وجريمة القرصنة البحـرية في الأهداف، والبواعث والتي غالباً تتوجه إلـى الحـصول علـى الأموال ، أو الاعتداء على الأنفس لتحقيق أهداف خاصة .

مما سبق من أدلة يتضح أن القرصنة البحرية ضرب من جريمة الحرابة أو مـا يسمى بقطع الطريق، وتأخذ أحكامها في الشريعة الإسلامية ، وفي هذا المقام يمكن أن

---

[١] ابن عابدين: رد المحتار على الدر المختار ، ج٦، ص١٣٩ .

[٢] ابن قدامه: روضة الناظر وجنة المناظر، ج٢، ص ٣٤٣ .

[٣] الجزيري ، عبد الرحمن : كتاب الفقه على المذاهب الأربعة ، (دار الحديث، القاهرة، مـصر ، ط١ ، د.ت) ج٥ ، ص١٥٩ .

أنوه إلى أن بعض علماء القانون الدولي يؤكدون في تعريفهم للقرصنة البحرية ومـنهم عالم القانون الدولي الفرنسي "فوشي" على أنها "قطع الطريق في البحر"[١]، وهـذا يؤكد وجود صورة الحرابة في القرصنة البحرية.

رابعاً- تعريف الباحث للقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي:

أستطيع مما سبق أن أستخلص تعريفاً خاصاً بالقرصـنة البحريـة فـي الفقـه الإسلامي كأحد صور الحرابة وهو "خروج مكلف ذو شوكة على معصوبين في البحر لأخذ مال أو اعتداء وترويع لتحقيق غاية خاصة مع تعذر النجدة " .

---

[١] نقلاً عن : الفار، عبد الواحد محمد: الجرائم الدولية وسلطة العقـاب عليهـا (دار النهـضة العربيـة، القاهرة، مصر، د .ط، ١٩٩٥م) ص٤٤٨ .

المطلب الثالث
تعريف جريمة القرصنة البحرية على السفن في الاصطلاح القانوني

لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية على السفن عند شـراح القانون، ولا في الاتفاقيات الدولية ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها[١] وعند إمعان النظر فإننا نجد أن علماء القانون أخذوا بأحد اتجاهين في تعريفها الأول: حاول تعريف القرصنة البحرية مـن خلال تعداد عناصرها الأساسية وسرد الأعمـال التـي تُعـد من قبيلها، وفي الاتجاه الثاني: وضع تعريفاً مجملاً يتضمن العناصر الجوهريـة للجريمة [٢]، وسوف أتناول عدداً من تعاريف القرصنة البحرية في كـل مـن هـذين الاتجاهين مع مناقشتها.

- **الاتجاه الأول في تعريف القرصنة البحرية**

يتجه بعض شراح القانون الدولي إلى تعريف القرصنة البحرية عن طريق ذكـر العناصر الأساسية، أو تعداد الأعمال التي تُعد من قبيلها ، وهناك شـبه اتفـاق علـى الأسس مع الاختلاف في بعض التفاصيل التي يذكرها البعض، ويغفلها البعض الآخر، ومن أهم هذه التعاريف ما يلي:

أولاً- تعريف القرصنة البحرية في معاهدة جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م[٣].

هذه الاتفاقية هي أول اتفاقية تعنى بأعالي البحار تحت مظلة الأمم المتحدة ضمن ثلاث اتفاقيات قانونية أخرى ولهذا فتعريف القرصنة البحرية فيها هـو أول تعريـف

---

[١] الغنيمي، محمد طلعت: قانون السلام في الإسلام دراسة مقارنة (منـشآت المعـارف، الإسـكندرية، مصر، د.ط، د.ت) ص٨٠٣ .

[٢] قايد ، بهجت عبد ا : القرصنة وأمن الملاحة العربية (المركز العربي للدراسات الأمنية ،الرياض، المملكة العربية السعودية ، د .ط ، ١٤١٠هـ) ص ١٥: ١٨ .

[٣] بعد قيام الأمم المتحدة في عام ١٩٤٥ م عملت على نشر السلام وتحقيق التعاون بين الدول وفي إطـار ذلك سعت نحو تطوير القانون الدولي وأنشأت لجنة باسم لجنة القانون الدولي وبعد عدة سـنوات مـن الدراسة قدمت هذه اللجنة مشروعاً يتضمن القواعد الخاصة بأوضاع البحار وأقرت الجمعيـة العامـة للأمم المتحدة هذا المشروع عام ١٩٥٧م وعقد مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف عام ١٩٥٨م بحضور مندوبين ثمانية وستين، دولة وفيه أقرت هذه الدول أربع اتفاقيات هي اتفاقية البحر الإقليمي، واتفاقيـة أعالي البحار، واتفاقية المصائد وحفظ الموارد، واتفاقية الجرف القاري .

- انظر: المجذوب، محمـد: الوسيط في القانـون الدولي العـام(الدار الجامعيـة ، بيـروت، لبنـان ، ١٤٢٠هـ) ص٣٥٣ :٣٥٦.

دولي معتمد يحظى بإقرار عدد من الدول يصل إلى ثمان وستين دولـة ، وقـد جـاء تعريف القرصنة في المـادة (١٥) من الاتفاقية التي تنص علـى مـا يلـي "تكـون القرصنة من أي عمل من الأعمال التالية :

١- أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو حجز الأشخاص، أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة ملاحي، أو ركاب سفينة، أو طـائرة خاصـة يكـون موجهاً:

أ- في أعالي البحار ضد سفينة أخرى ، أو طائرة ، أو ضـد الأشـخاص، أو الأموال في السفينة ذاتها، أو الطائرة ذاتها.

ب- ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو أموال في مكان يقع خـارج نطـاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة .

٢- أي مساهمة إرادية في عملية تقوم بها سفينة، أو طائرة مع العلم بالوقائع التـي تجعلها سفينة، أو طائرة قرصنة .

٣- أي من أعمال التحريض، أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة (١) أو (٢) من هذه المادة، أو يسهل ارتكابها" [١] .

وقد أضافت المادتان (١٦-١٧) من اتفاقية جنيف التي سبق الإشارة إليها حالتين أخريين هما :

١- أعمال القرصنة كما حددتها المادة (١٥) إذا ارتكبت بواسطة سفينة حربيـة أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها .

٢- تعد السفينة، أو الطائرة من سفن أو طـائرات القرصـنة البحريـة إذا كـان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقـصد ارتكـاب عمل من الأعمال التي حددتها المادة (١٥) وتطبق القاعـدة ذاتهـا إذا كانـت

---

[١] انظر : أبو هيف ، علي صادق : القانون الدولي العام (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، ط١، د.ت) ص ٣٨٨ ، ٣٨٩ .

السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامـت باقيـة تحت سيطرة الأشخاص المذنبين" [١] .

يتضح لي من تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف آنف الذكر أنه اقتـصر من حيث النطاق المكاني على ما يقع منها في أعالي البحار، وهذا التقييد مبـرر؛ لأن الاتفاقية خاصة بأعالي البحار ومن الطبيعي ألا نجد أي إشارة لمـا يقـع فـي الميـاه الخاضعة لسيادة الدولة، ومن جانب آخر نص هذا التعريف علـى أن يكـون العمـل القرصني لتحقيق أغراض خاصة بواسطة أعمال العنف والحجز والسلب وذكرها بشكل مجمل، وهذا يجعل دائرة الأغراض الخاصة أكثر اتساعاً، وهي نفس الأهـداف التـي تسعى هذه الأعمال لتحقيقها، وقد شدّد هذا التعريف على أعمال الاشـتراك والتـسهيل واعتبرها أعمال قرصنة كالمباشر للعمل كما نص التعريـف علـى صـفة الوسـائط المستخدمة في أعمال القرصنة البحرية وتكون بأحد صفتين إما خاصة أو رسمية.

الصفة الأولى : ولها حالتان: الأولى منها أن تكون من سـفينة أو طـائرة ضـد سفينة أخرى في أعالي البحار والثانية : أن يقع من السفينة ضد أشخاص أو أمـوال أو ممتلكات في مكان خارج ولاية أي دولة أما عمل الطائرة ضد طائرة أخرى، أو تمـرد بعض ركاب الطائرة على طاقمها فإن ذلك يعد قرصنة جوية، وليست ضد سفينة .

الصفة الثانية : الواسطة الرسمية وهي أن يتمرد طـاقم الـسفينة الحكوميـة أو الحـربية بقصـد ارتكاب عمل من أعمال القرصنة التي نصت عليهـا المـادة (١٥) الفقرة (أ) من الاتفاقية، وفي جميع الأحوال تعد الواسطة من وسائط القرصنة البحريـة ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين ارتكبوا عملاً من الأعمال المنصوص عليها في المادة (١٥)، أو ما زالوا يهدفون إلى ارتكاب هذه الأعمال [٢].

---

[١] شهاب، مفيد: قانون البحار الجديد والمصالح العربية (معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية، القاهرة ، مصر ، د.ط ، د.ت) ، ص١٦٢.

[٢] المرجع السابق .

- انظر : أبو هيف ، علي صادق : القانون الدولي العام ، ص٣٨٨ ، ٣٨٩ .

ثانياً– تعريف القرصنة البحرية باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م

عندما أبرمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م التي سبق ذكر تعريـف القرصنة بها خشيت دول العالم الثالث أن تستأثر الدول الـصناعية الكبـرى بثـروات البحار بسبب ضعف بعض بنود هذه الاتفاقية؛ ولعدم التصريح بالمبادئ التـي تحكـم الملاحة في أعالي البحار والمحيطات ، فعملت هذه الدول على إقناع الأمـم المتحـدة بضرورة إجراء إصلاح لهذه الاتفاقية وتم ذلك بعقد مؤتمر الأمم المتحدة عـام ١٩٧٣م وتواصلت الجهود حتى أقرت اتفاقية الأمم المتحدة الشاملة لقانون البحار عـام ١٩٨٢م ولهذا فتعريف القرصنة في هذه الاتفاقية متوافق في معظم عناصره مع تعريفهـا فـي اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨م[١] وجاء تعريف القرصنة البحرية في المادة (١٠١) التـي تنص على أن، " أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم ، أو ركاب سفينة خاصـة أو طـائرة خاصـة ويكون موجهاً :

١- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى ، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة ، أو على متن تلك الطائرة .

٢- ضد سفينة، أو طـائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة .

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلـم بوقائع تضفي على تلك السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة .

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحـدى الفقـرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل ارتكابها" [٢] .

---

[١] المجذوب، محمد : الوسيط في قانون الدولي العام ، ص ٣٥٦.

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م – وزارة المواصلات – وكالة النقـل ، الريـاض، المملكة العربية السعودية، المادة ١٠١، ص٥٣ .

- مدني ، محمد عمر: القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية (معهـد الدراسـات الدبلوماسية ، الرياض، ط ٢ ، ١٤١٧هـ) ج١، ص٣٢٦ .

وتنص المادة (١٠٢) "على أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة فـي المـادة (١٠١) ، سفينة حربية، أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمهـا واسـتولى على زمام السفينة، أو الطائرة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التـي ترتكبهـا سفينة أو طائرة خاصة" .

ثم أضافت المادة (١٠٣) تعريف سفينة، أو طائرة القرصنة بأنه "تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة، أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١) ، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكـاب أي مـن هـذه الأعمـال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل" [١]

وتعريف القرصنة البحرية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م هو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية، ويميل إليه بعض علماء القـانون[٢] وعند النظر لهذا التعريف نجد أنه يتفق في معظم عناصره مع تعريف القرصـنة فـي اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م، فمن حيث الغرض، أو الهدف فقد نص كل منهما علـى أن يكون الهدف خاصاً، ومن حيث النطاق المكاني قيد كل منهما القرصنة البحرية بأعالي البحار، وإن كان ذلك مبرراً بالنسبة لاتفاقية جنيف؛ لأنها تُعنى بأعالي البحار فإنه غير مبرر في اتفاقية عام ١٩٨٢م؛ لأنها جاءت شامله ولم تعالج ما يقع في المياه الإقليميـة للدول، ويترتب على ذلك سلبيات كثيرة تتعلق بحالات الضبط، والمطاردة والملاحقـة القضائية ومن جهة أخرى نجد أن هناك شيء من التعارض بين المـواد (٥٨ و ٨٦ و١٠١) من هذه الاتفاقية بشأن تطبيق مواد أحكام القرصنة البحرية على ما يقـع فـي المياه الاقتصادية وهي المياه التي تمتد (٢٠٠) ميل بحري من خط الأساس ، فـالأولى تشير إلى تطبيقها في المياه الاقتصادية ، والثانية تشير إلى إخراج المياه الاقتصادية من أعالي البحار التي تطبق عليها أحكام هذه الجريمـة [٣] ، ومـن المؤكـد أن الميـاه

---

[١] المرجع السابق، المادة ١٠٣.

[٢] الغنيمي، محمد طلعت : قانون السلام في الإسلام، ص٨٠٣ .

[٣] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، المادة (٥٧ ، ٥٨ ، ٨٦ ، ١٠١) .

الاقتصادية لا تخضع للقوانين الداخلية للدول لأنه خارج البحر الإقليمي، وقد وجه بعض النقد لهذا التعريف ويمكن إيضاحه في النقاط التالية :

١- عدم الوضوح وتحديد المصطلحات التي تناولها التعريف مثل (الأفعال غير القانونية) التي يخضع تفسيرها للعرف، والقوانين الداخلية للدول وهذا يحدث تناقضاً إذا لم تكن مفسرة بشكل واضح كذلك (أغراض خاصة) عبارة غير محددة فما يعتبره البعض خاصاً قد يعده الآخر عاماً إذا لم يكن هناك توضيح دقيق في نطاق الاتفاقية كما لم يكن هناك توضيح لمصطلحات الاشتراك الطوعي، والتحريض ولم توضح الاتفاقية آلية التعاون التي يجب على الدول أن تأخذ بها في مكافحة القرصنة البحرية .

٢- يدور جدل بين شراح القانون حول اشتراط مشاركة أكثر من واسطة بحرية أو طائرة لقيام جريمة القرصنة أي وجود سفينة ضد سفينة أو طائرة ضد سفينة أو سفينة ضد طائرة وهذا يخرج وقوع العمل غير القانوني على الواسطة ذاتها بأن يتمرد بعض ركابها أو طاقهما ضد البعض الآخر، أو السطو على الممتلكات والأموال التي بها ، والذي يظهر أن التعريف وإن لم ينص على ذلك فإن الفقرة ب من البند الأول من التعريف جاءت عامة بوقوع الاعتداء على سفن، أو أشخاص، أو ممتلكات خارج ولاية الدولة وهذا التعميم يدخل ضمنه ما يقع على الواسطة نفسها من ركابها كما نصت المادة (١٠٢) على تمرد الطاقم، أو ركاب السفينة الحربية أو الحكومية وعدتها عملاً قرصنياً إذا هدفت إلى أعمال القرصنة[١] .

ثالثاً- تعريف القرصنة البحرية لدى بعض شراح القانون

يرى بعض شراح القانون أن العمل يعتبر قرصنة بحرية إذا توفرت فيه العناصر الآتية:

(أ) أن يكون عملاً إجرامياً .

(ب) أن يتضمن استعمالاً للعنف ضد الأشخاص والأموال .

---

[١] انظر : الحاج ، ساسي سالم : قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد (معهد الإنماء العربي، بيروت، لبنان، ط ١، ١٩٨٧م) ص٤٢٥، ٤٢٦.

(ج) أن تكون غايته منفعة شخصية أو خاصة .

(د) أن يقع في أعالي البحار[١] .

وهذا التعريف لا يخرج عما تضمنته تعاريف القرصنة البحرية في الاتفاقيتين السابقتين.

رابعاً- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م .

تناولت هذه الاتفاقية تعريف القرصنة من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة حيث تنص المادة (٣) من هذه الاتفاقية على : [٢]

"١ - يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي :

أ - الاستيلاء على سفينة، أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

ب- أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة .

ج - أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة .

د- أو الإقدام بأية وسيلة كانت على وضع، أو التسبب في وضع نبيطة (جهاز تدمير) أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يعّرضها للخطر، أو قد يعّرض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر .

هـ - أو تدمير المرافق الملاحية البحرية، أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرض الملاحة الآمنة للسفن للخطر.

---

[١] شهاب، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦١.

[٢] المنظمة البحرية الدولية (imo) الموقع على الإنترنت www.imo.org/safety .

- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، المواد (٣،٤).

و – أو نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنها زائفة مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة.

٢ – ويرتكب أي شخص جرماً أيضاً إذا ما قام بالتهديد المشروط، أو غير المـشروط طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب أي من الأفعال التي تـنص عليهـا الفقرات الفرعية (ب) و (ج) و (هـ) من الفقرة (١) بهدف إجبار شخص حقيقي، أو اعتباري على القيام بعمل ما، أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شـأن هـذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية للخطر " [١].

وتنص المادة (٣) مكررا ثانياً:

يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية "إذا مـا قـام بـصورة غيـر مشروعة، وعن عمد بنقل شخص آخر على متن سفينة بالرغم من أنه يعلـم أن ذلـك الشخص ارتكب فعلاً يشكل جرماً منصوصاً عليه فـي المـواد ٣ ،و ٣ مكـررا و ٣ مكررا ثالثاً ، أو جرماً تنص عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق ، ويعتـزم مـساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المقاضاة الجنائية" [٢].

وتتضمن المادة (٣) مكررا ثالثاً :

يرتكب أي شخص جرماً أيضاً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام :

أ – بصورة غيرة مشروعة، وعن عمد بجرح، أو قتل أي شخص في سياق ارتكـاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرة (١) من المادة (٣)، أو المادة (٣) مكرراً ومكرر ثانياً، أو حاول ارتكاب جرم تنص عليه هذه المواد .

ب- أو ساهم كشريك في ارتكاب جرم تنص عليه المادة (٣)، أو المـادة (٣) مكـرراً ومكرر ثانياً أو الفقرتان الفرعيتان (أ) و (ب) من هذه المادة .

ج - أو نظم آخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليـه المـادة (٣) أو المـادة (٣) مكرراً ومكرر ثانياً أو الفقرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة .

---

[١] المنظمة البحرية الدولية (imo) الموقع على الإنترنت www.imo.org/safety

- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، المواد(٣، ٤).

[٢] المرجع السابق .

د- أو أسهم في ارتكاب جرم، أو أكثر من الأفعال الجرمية التي تنص عليها المادة (٣) أو المادة (٣) مكرراً ومكـرر ثانياً ، أو الفقـرتان الفرعيتان (أ) أو (ب) من هذه المادة مـن قبل مجموعة مـن الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعـن عمد إما :

- بهدف تعزيز النشاط الإجرامي، أو القصد الجنائي لهذه المجموعة حين ينطوي هذا النشاط، أو هذا القصد على ارتكـاب جـرم تنص عليـه المـادة (٣) أو المادة (٣) مكرراً ثانياً .
- أو لكونه على إطلاع على نية المجموعـة ارتكـ ـاب جـرم تـنص عليـه المادة(٣)، أو المادة (٣) مكرراً ثانياً [١].

وتنص المادة (٤) على :

١ - تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر، أو تزمع الإبحار فـي ميـاه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة ، أو الحـدود الجانبيـة لهذا البحر مع الدول المتاخمة ، أو عبر تلك المياه أو منها .

٢ – وفي الحالات التي لا تنطبق فيها الاتفاقية حسب الفقرة (١) أعلاه ، فإنها مع ذلك ستطبق إذا كان الفاعل المزعوم موجوداً في دولة طرف في الاتفاقية غير الدولـة المشار إليها في الفقرة (١)[٢] .

وعند النظر إلى هذا التعريف أجد أنه يتميز بالشمول لجميع صور الاعتداء التي يمكن أن تقع على السفن البحرية كما جاء شاملاً للغايات، والأهداف التي تقصد من هذه الأعمال، ويشمل هذا التعريف ما يقع من اعتداء يقوم به بعض طاقم السفينة أو ركابها على السفينة ذاتها وهذا خلاف ما جاء بتعريفي القرصنة فـي اتفـاقيتي جنيـف عـام ١٩٥٨م والأمم المتحدة عام ١٩٨٢م السابق ذكرهما التي أغفلت هذا الجانب مما أثـار

---

[١] المنظمة البحرية الدولية (imo) الموقع على الإنترنت www.imo.org/safety
- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م، المواد(٣، ٤).

[٢] المرجع السابق .

لبساً عند تفسير موادهما، كما أن تعريف القرصنة بهذه الاتفاقية أوسع من حيث النطاق المكاني حيث لم يقيدها بأعالي البحار كما جاء بالاتفاقيتين السابقتين، وإنما يشمل جميع ما يقع على السفن المبحرة إلى أعالي البحار أو الخارجة منها ولو وقع ذلك في ميـاه إقليمية خاضعة لولاية الدولة كما نصت المادة (٤) .

- **الاتجاه الثاني في التعريف القانوني للقرصنة البحرية:**

قام بعض شراح القانون بوضع تعريف مجمـل للقرصـنة البحريـة يتـضمن العناصر الجوهرية لها، وقد تعددت التعاريف في هذا الاتجاه ومن أهم هذه التعاريف .

١- التعريف الأول في هذا الاتجاه وهو تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية روما عام ١٩٨٨م المبرمة للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة .

نصت المادة (٣) من هذه الاتفاقية في تعريف القرصنة علـى أن " أي شـخص يرتكب عن عمد، وبطريقة غير قانونية أي عمل من الأعمال التالي ذكرها فيما بعـد ، وهذه الأفعال هي : الاستيلاء، أو محاولة السيطرة على السفينة بالقوة، أو التهديـد، أو ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضد شخص على السفينة ، وكان هذا الفعـل مـن شأنه أن يعرض سلامة ملاحة السفينة الآمنة للخطر، أو يتسبب في إحداث ضـــرر للسفينة، أو بضاعتها، أو وضع أي جهاز، أو مادة في السفينة بأي وسيلـــة ، والتـي من شأنهـا أن تسبب تدمير السفينة، أو إحداث ضرر فيها، أو في البضائع التي علـى متنها أو يتسبب في تدمير، أو إحداث أضرار شديدة في التسهيلات الملاحية البحريـة، أو يسبب تداخلاً أو تعارضاً شديداً في تشغيلها، أو يبث معلومـات يعلـم أنهـا غيـر صحيحة (مزيفة) من شأنها أن تعرض سلامة ملاحة السفينة للخطر، أو يتـسبب فـي إصابة، أو قتل أي شخص بسبب ارتكاب، أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة" [١].

---

[١] في ضوء النقد الموجه لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م تم إبرام اتفاقية رومـا عـام ١٩٨٨م ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عام ١٩٩٢م ووقع عليها (٣٠) دولة حتى عـام ٢٠٠٢م، انظر : حباله ، محمد أحمد، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منهـا (الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيـا والنقل البحـري، الإسـكندرية، مـصر ، د.ط ٢٠٠٤م) ص٣٣ ، ٣٤ .

- مدني، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، ج١ ص ٣٢٨.

ونصت المادة (٤) من الاتفاقية على أن "هذه الاتفاقية تنطبق إذا كانت السفينة تبحر، ومخطط لها أن تبحر في أو خلال مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة" [١].

وقد جرى تعديلاً على هذه الاتفاقية وصدرت من جديد في اتفاقية عام ٢٠٠٥م التي سبق ذكر تعريف القرصنة البحرية فيها ضمن الاتجاه الأول

٢- التعريف الثاني في هذا الاتجاه :

يشير د. محمد سامي عبد الحميد بأنه من التعاريف الراجحة بالفقه الدولي تعريف القرصنة بأنها "ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص، أو الأموال المستهدفة تحقيق منفعة خاصة للقائمين بها" [٢] .

ومن خلال هذا التعريف فإن هناك محترزات، أو ما يعدها البعض شروطاً للقرصنة وهي :

١. طبيعة العمل وهو كون العمل عنيفاً غير مشروع وهي الأعمال التي لا يقرها القانون الدولي العام وهذا يخرج الأعمال غير العنيفة كالسرقة التي تتم داخل السفن أو في الموانئ وغيرها .
٢. طبيعة الأشخاص الذين يصدر منهم الفعل وهم الأفراد فلو صدر من دولة عبر سفنها الحربية سواء في حالة الحرب، أو قبل إعلانها فلا يعد من القرصنة .
٣. صفة من يوجه إليه العمل الإجرامي ويشترط أن يوجه إلى الأشخاص والأموال.

---

[١] أبو الوفا، محمد: القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية (دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، ط١، ١٩٨٨م) ص٤٠٦.

[٢] عبد الحميد ، محمد سامي . الدقاق ، محمد السعيد . خليفة، إبراهيم : القانون الدولي العام (منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، ٢٠٠٤م) ، ص٥٥٤ .

٤. مكان ارتكاب الفعل، فيشترط وقوعه في أعالي البحار التي لا تخـضع لـسيادة الدول وهذا يخرج ما يقع في المياه الإقليمية والداخلية للدول.

٥. الباعث أو الهدف وهو أن يهدف لتحقيق منفعة خاصة وهذا يخرج مـا يتعلـق بتحقيق غاية سياسية أو غيرها من نطاق القرصنة [١] .

٣- التعريف الثالث في هذا الاتجاه .

يذهب بعض شراح القانون في تعريف القرصنة البحرية إلى أنها "عبـارة عـن أعمال تتسم بالعنف، وتوجه في أعالي البحار ضد الأشخاص والأموال الموجودة فـي إحدى السفن لصالح الأشخاص الذين يرتكبـون هـذه الأفعـال؛ تحقيقـاً لأغراضـهم الشخصية، ولا ينتمون إلى السفينة المهاجمة "[٢].

عند النظر إلى هذا التعريف نجد أنه متفق مع تعريف القرصنة البحرية باتفاقيـة الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م وذلك باشتراط وجود سفينتين تقوم أحـدهما بالعمـل ضـد الأخرى، أو قيام طائرة بعمل ضد سفينة في أعالي البحار، ولا يعد ما يقوم به بعـض ركاب السفينة، أو طاقمها ضد السفينة ذاتها من قبيل القرصنة البحرية ويعتبر تمـرداً على السفينة .

- **التعريف المختار**

يتضح لي عند إلقاء نظرة تحليلية على التعاريف السابقة سواء التي أخذت الاتجاه الأول أو التي أخذت بالاتجاه الثاني أن هناك شبه اتفاق على الجوانب الأساسية وهـي طبيعة الفعل ، ومكان ارتكابه، ومن يتوجه إليه، ومن يقوم به، ولماذا ارتكب؟ إلا أنني أجد في الاتجاه الأول تفاصيل أكثر دقة حيث أضيف إلـى تعريـف القرصـنة فـي الاتفاقيتين الدوليتين جوانب غير مباشرة للفعل كالاشتراك والتحريض وتسهيل عمليات

---

[١] المرجع السابق، ص٥٥ .

[٢] الحاج ، ساسي سالم : قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، ص٤٢٥ .

القرصنة عمداً كما تطرقت الاتفاقيات إلى تحديد الوسائط التي يرتكـب بهـا العمـل القرصني وهي السفينة أو الطائرة وجمعت الاتفاقيات بين تعريف القرصـنة الجويـة والبحرية تحت مفهوم القرصنة وأضافت اتفاقية جنيف من جانب آخر فـي المـادتين (١٦-١٧) وتقابلهما المادة (١٠٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام ١٩٨٢م إلى أعمال القرصنة عمليات التمرد على السفن الحكومية من طواقمها، أو ركابهـا إذا كانت تهدف إلى ارتكاب الأعمال غير المشروعة التي نص عليها بأنها مـن أعمـال القرصنة في المادة (١٥) من اتفاقية جنيف أو المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحـدة أما التعريف المختار للقرصنة البحرية فأرى أنه التعريف الوارد باتفاقية القضاء علـى الأفعال غير المشروعة الموجهة ضـد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م المعدلـة لاتفاقيـة روما عام ١٩٨٨م ؛ لمـا يتميـز به هذا التعريف من وصف الأفعال غيـر المشروعة التي تقع في البحر واتساع النطاق المكاني الذي يغطيه التعريف في المـادة (٤) من الاتفاقية وهو يتفق مع تعريف القرصنة البحرية في مشروع القانون المحلـي النموذجي الصادر من مجموعة عمل الرابطة الدولية التابعة للجنـة البحريـة الدوليـة **(CMI)** [١].

- **التعريف بأعمال العنف والسلب التي تقع في المياه التي تحت سيادة الدولة**

نظراً لأن تعريف القرصنة البحرية الاصطلاحي مقيد بالتحديد المكـاني وهـو وقوعها في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة فقد اضطرت المنظمة البحرية الدولية إلى وضع مصطلح للأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول وهي المياه

---

[١] تكونت هذه اللجنة في عام ١٩٩٨م عن طريق المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية وهي مكونة من عـدة هيئات ولجـان بحرية متخصصة، وهدفها وضع نموذج قانون محلي عـن أفعـال القرصـنة والعنف البحري .

- انظر : حبالة، محمد أحمد : القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحـد منهـا، ص٤٠ .

الإقليمية أو الداخلية وهو مصطلح "السطو المسلح على السفن" وقد عرفت المنظمة البحرية الدولية ذلك في قرارها رقم (٢٢) ٢٢٠٩٢٢أ في عام ٢٠٠١م وهو:

"أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول" [١].

ومن خلال التعريف لكل من القرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن يتضح الفرق بينهما في مكان وقوع الجريمة، ويترتب على هذا التفريق أثر قانوني يتعلق بالحق بالضبط والقبض على مرتكبي الجريمة ففي حالة السطو المسلح يكون من حق الدولة صاحبة الولاية على المياه أما في حال القرصنة البحرية فالحق مشروع لأي دولة يمكنها ضبط الحادثة بواسطة سفنها الحربية، واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة وتطبق أنظمتها على مرتكبيها .

ومن جانب آخر فإن كلاً من القرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن يعد جريمة ومخالفة قانونية فالأولى مخالفة للقانون الدولي، والثانية مخالفة للقانون المحلي ويعتبر السطو المسلح قرصنة من الناحية التقنية أي من ناحية طريقة التنفيذ والوسائل المستخدمة كما أن كلاً منهما ينطوي على العنف في معظم الأحوال، وهما متفقان من حيث الأهداف والبواعث، ويستويان في وقوع جزء من العبء الأمني وواجب الحماية على الدول، وجزء آخر على عاتق ملاك السفن ذاتها، فيجب أن تُتخذ التدابير الوقائية وتوضع الخطط الأمنية لمواجهة كل منهما على حد سواء، فوقوع السطو المسلح في مياه خاضعة لسيادة دولة ما لا يعفي مالك السفينة أو مشغلها من مسؤولية الحماية

---

[١] المنظمة البحرية الدولية، نشرة ندوة الأمن البحري بالإمارات، ٢٠٠٢م ، ص٢٦ .

- الموقع على شبكة الإنترنت www.imo.org/safety

ووضع الخطط والتدابير الأمنية بنفس المستوى الذي يجب أن تكون عليه حال وجودها في المياه الدولية، ومن ناحية أخرى فإن الطرف المتضرر ينظر إلى الفعل من زاوية واحدة في كلتا الحالتين، وهي رفع الضرر الواقع عليه، ولا تعنيه المرجعية القانونية ولا التسميات، ومن هذا المنطلق فإن إطلاق مصطلح (السطو المسلح على السفن) على ما يقع في المياه الإقليمية أو الداخلية أو الأنهار لا يحقق الهدف من التفريق بين ما يقع تحت سيادة الدولة، وما يقع في أعالي البحار، ويحدث الكثير من اللبس؛ لأن ما يقع في أعالي البحار داخل في نطاق السطو المسلح على السفن، ولهذا فإن الأفضل أن يكون مصطلح (القرصنة البحرية) مطلقاً ويتوجه لما يقع في أعالي البحار أو ما يسمى بالقرصنة الدولية، ويطلق مصطلح (القرصنة البحرية الإقليمية) على ما يقع في المياه الإقليمية تحت سيادة الدولة، وهو ما تطلق عليه المنظمة الدولية البحرية (imo) اسم (السطو المسلح على السفن) ومن ثم تطبق الأحكام القانونية المنسجمة مع كل مصطلح من هذين المصطلحين، وبهذه الصورة ينسجم كل من المصطلحين إلى حد كبير مع تعريف الأعمال غير المشروعة الوارد في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥م ، ومع تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية روما عام ١٩٨٨م ، وكذلك مع تعريفها المقترح من مجموعة عمل الرابطة الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية (**CMI**) والتي انتهت إلى أنه يجب أن يشتمل تعريف القرصنة البحرية على ما يقع في المياه الإقليمية وما يقع في أعالي البحار[١].

---

[١] انظر : حبالة، محمد أحمد: القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها ، ص ٤٠ ، ٤١ .

المبحث الثاني

الجذور التاريخية لجريمة القرصنة البحرية وتطورها

تقديم نبذه تاريخية مختصرة عن القرصنة البحرية يساهم في إيضاح ماهيتها وتحديد أبعادها وتفهم حقيقتها ، فالقرصنة البحرية كغيرها من الظواهر الاجتماعية وليدة ظروف اقتصادية، واجتماعية، وممارسات بشرية أوجدت عوامل أدت إلى نشوئها وانتشارها، وسوف أتطرق لذلك من خلال بيان ما ورد من ذكرها في القرآن الكريم وجذورها التاريخية وتطورها ، ومن خلال هذا المبحث أتناول تاريخ القرصنة البحرية في ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: القرصنة البحرية في القرآن الكريم وجذورها التاريخية قبل الميلاد

المطلب الثاني: القرصنة البحرية بعد الميلاد وفي القرون الوسطى

المطلب الثالث: القرصنة البحرية من القرون الوسطى إلى العصر الحاضر

المطلب الأول

القرصنة البحرية في القرآن الكريم وجذورها التاريخية قبل الميلاد

أولاً- جاء ذكر القرصنة البحرية في القرآن الكريم كأحد صور الاعتداء على السفن بسورة الكهف في قصة موسى عليه السلام مع الخضر في قوله تعالى: ﴿ وَكَانَ وَرَآءَهُم مَّلِكٌ يَأۡخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصۡبٗا ﴾ [**الكهف:٧٩**] ذكر ابن كثير- رحمه ا - أنه ملك من الظلمة [١] ، وهذا يدل على وجود أعمال غير مشروعة تعترض الملاحة ووسائل النقل في البحر منذ ذلك العهد قبل الميلاد، وإن كانت لا تعد قرصنة في المفهوم القانوني الحالي؛ لأنها تتم من قبل صاحب السلطة كما يظهر من نص الآية الكريمة لكنها تعد اعتداء وعملاً غير مشروع تنفذ بواسطة قراصنة البحر؛ لأنه من المستبعد أن يباشر الملك ذلك بنفسه، وهذا النوع من القرصنة البحرية الذي تتداخل فيه المصالح الخاصة للقراصنة مع مصالح الحكام تطور بشكل ملفت في فترات لاحقة سيتضح من خلال عرض نبذة تاريخية مختصرة عن القرصنة البحرية تبين علاقة القراصنة البحريين بالدول والحكومات مع بيان وجهات نظر المؤرخين حول طبيعتها ومدى مشروعيتها .

ثانياً - نشأة القرصنة البحرية: يرجع بعض الباحثين تاريخ القرصنة البحرية إلى أكثر من (٣٠٠٠) سنة قبل الميلاد هذا من حيث وجود الجريمة أما التسمية فتشير الوثائق إلى استخدام اسم القرصنة لأول مرة منذ حوالي (١٤٠) سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ الروماني (بوليبيس) [٢] كما يشير المؤلف (كريزستوف ويلكزينسكي) إلى وجود وثائق تاريخية قديمة منها مخطوطة على لوح من الطين ترجع إلى عام ١٣٥٠ قبل الميلاد منذ عهد الفرعون اخناتون تدل على وجود أعمال القرصنة في

---

[١] الرفاعي، محمد نسيب: تيسير العلي القدير لاختصار تفسير ابن كثير (بيروت ، لبنان ، ط٣ ، ١٤٠٠هـ) ج٣ ، ص٨٨ .

[٢] ويلزينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت

(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id).

البحر الأبيض المتوسط وشمال أفريقيا[١]، وقد تزايدت أعمال القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط وحدثت غارات متكررة من القراصنة على السفن التجارية اليونانية في القرنين السادس والسابع قبل الميلاد ، وأصبحت تُدفع فدية مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانيين، وبعد ذلك في حوالي القرن الثالث قبل الميلاد لجأ بعض حكام المدن الساحلية على البحر الأبيض المتوسط إلى التعاون مع القراصنة اتقاء لشرهم ولتوفير شيء من الحماية لسفنهم وموانئهم ، وكانت جزيرة (رودس) هي مأوى القراصنة في هذه الحقبة كما تعرضت التجارة الفينيقية واليونانية والرومانية لغارات القراصنة ، ولم يكن هناك نية جادة للتخلص من القراصنة لأنهم كانوا يمدون الأسواق بالعبيد وتجري التعاملات التجارية بما يغتصبونه من بضائع يجلبونها إلى الساحل كما فضل القراصنة في القرن الثاني قبل الميلاد للجوء إلى سواحل تركيا لتكون قواعد لهم ؛ نظراً لطبيعتها الجغرافية التي توفر لهم الملاذ الآمن ثم الهجوم على شواطئ شمال أفريقيا وإيطاليا واليونان وسوريا ويمكن أن نعتبر تلك الفترات مرحلة أولى من تاريخ القرصنة البحرية[٢].

ومن بداية القرن الثاني قبل الميلاد بدأت مرحلة أخرى وهي مرحلة انتشار القرصنة بشكل واسع، وظهر لهم أعراف، وملابس تميزهم عن غيرهم نتيجةً لرضا روما عن هذه الأعمال حيث سمح للقرصنة بالانتشار؛ لأنها تحقق مصالح وأهداف حكومتها في ذلك الوقت كما ساعدت على ذلك الظروف الاجتماعية والاقتصادية التي كانت سائدة ، وأصبح للقراصنة قوة كبيرة تهدد التجارة في مناطق مختلفة، وتشير الروايات التاريخية إلى وجود أنظمة تقيد عمل القرصنة في العصور الرومانية فأحد المخطوطات في ديلغي وهي عبارة عن وثيقة عمرها ١٠٠ عام قبل الميلاد دون فيها "على أن المواطنين الرومان يستطيعون التصرف دون التعرض للخطر مهما كان العمل الذي يرغبون فيه" [٣] ، وأرسلت نسخ من التنظيم بواسطة مندوب إلى ملوك

---

(١) المرجع السابق .

(٢) Souza, Philip De, Ancient Rome and the pirates, (2000), P.105.

(٣) ويلازينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id) .

قبرص ، والإسكندرية، وسوريا؛ لإبلاغهم بأنه يمنع أي قرصان من استخدام المملكة أو أراضي، أو أقاليم أي حليف للرومان كقاعدة لعمليات القرصنة البحريـة، ويمنـع أي موظف رسمي، أو حامية من إيواء القراصنة البحريين، وأن هؤلاء الملوك يعتبـرون متعاونين من أجل سلامة الجميع، وبعد أن ظهرت خطورة القراصنة البحـريين علـى التجارة؛ نظراً لميل حكام المدن الساحلية الأخرى إلى التعاون معهم ، اضطرت رومـا إلى التوجه لمكافحتهم وأصدرت الحكومة أمراً بتخفيض عدد القراصنة في سبيل الحـد من خطورتهم، والتي أصبحت تهدد الرومان حيث كان يتعرض الكثيـ ـر من القرويين منهم للأسر، وأصبحت تهدد النشاط التجاري في البحر الأبيض المتوسـط خـصوصاً سفن نقل الأغذية والحبوب[١]، وفيما بين عامي ٧٥ - ٧٧ قبل الميلاد أرسل أحد قادة الرومان ويدعى سيرقيلوس قوة لمساعدة حلفائه بالمقاطعات الأخرى في محاولة مـن روما لتحجيم أعمال القراصنة بعد أن بلغت ذروتها في ذلك الوقت، وتلا ذلك قيام روما بحملات عسكرية عديدة على قراصنة البحر الأبيض المتوسط، ورغم ذلـك اسـتمرت أعمال القرصنة على وتيرتها إلى ما بعد الميلاد[٢].

وخلاصة القول في هذا المطلب أن القرصنة البحرية تعود تاريخياً إلى ما قبـل الميلاد بقرون وتواجدت بصور مختلفة خلال تلك الحقبة الزمنية التي تتضمن مرحلتين كما ذكرت وتجدر الإشارة إلى أبرز صورها وهي التي جاء تأكيدها في القرآن الكريم وهو أصدق الحديث كما جاء في قصة موسى عليه السلام، والتـي عرضـت بعـض الأعمال غير المشروعة التي تجري في البحر، وتهدد سلامة الملاحة فيه ويشترك فيها الحكام مع القراصنة لتحقيق مصالحهم، ونجد هذه الصورة في الروايات التاريخية مثل علاقة الحكومة الرومانية وغيرها بالقراصنة البحريين التي اسـتعانت بهـم لتحقيـق مصالحها في ذلك الوقت .

---

(١) المرجع السابق.

(٢) ويلزينسكي. كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت

(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id).

المطلب الثاني
القرصنة البحرية بعد الميلاد وفي القرون الوسطى

استمرت أعمال القرصنة بعد الميلاد على نحو قريب من أوضاعها قبله من حيث الانتشار في البحر الأبيض المتوسط رغم استمرار الحملات الرومانية التي تعمل على محاربة القراصنة، وفي هذه الفترة وجد أقدم تعريف للقرصنة البحرية من المؤرخ الروماني "بلوتارش" والذي كتب تعريف القرصنة في العام ١٠٠ ميلادي حيث وصف القراصنة "بأنهم أولئك الذين يهاجمون دون وضع قانوني ليس فقط السفن ولكن أيضاً المدن البحرية"[١] وتذكر إحدى الروايات الاغريقية القديمة (اثيوبيبكا) التي تعود إلى القرن الثالث ميلادي قصص وروايات عن حوادث تعترض لها الرحلات البحرية من عمليات سرقة واعتداء وتعذيب، وتشير بعض النقوش إلى نشاط القراصنة في الأربعينات من القرن الرابع حيث كان يحتفل الطاغية ميثيامنا في ليسبوس لتحريره عدد من سكان أثينا الذين أُسروا بواسطة القراصنة[٢]، ويمكن اعتبار هذه مرحلة ثالثة من تاريخ القرصنة البحرية وإن كانت مشابهة لحد كبير مع الفترة الثانية التي قبل الميلاد.

أما المرحلة الرابعة فبدأت في القرون الوسطى حوالي عام ٨٠٠م، أو قبل هذا التاريخ حيث ظهر في شمال أوروبا أشهر القراصنة في هذه الحقبة، وهم ممن يسمون بالفايكنج من شعوب شمال أوروبا دول الدانمرك والسويد والنرويج حالياً والذين اكتسحوا بحر البلطيق، والقنال الإنجليزي بين عامي ٨٠٠م و١١٠٠م[٣].

---

(١) المرجع السابق .

- كيوان، زد: ندوة الأمن البحري بسنغافورة، ورقة عمل بشأن مسائل القانون الدولي العام المتعلقة بإجراءات صارمة بحق القراصنة وإمكانيات التعاون الإقليمي (المنظمة البحرية الدولية، د.ط، ١٩٩٩م) .

(٢) المرجع السابق.

(٣) انظر: رايلي، كافين: عالم المعرفة، بحث بعنوان العنف والانتقام (ترجمة عبد الوهاب محمد وآخرون، مجلس الثقافة والفنون والآداب، الكويت، د.ط، ١٤٠٥هـ) ص ١٨٨ : ١٩١ .

كما اشتهر الفايكنج بالعنف، والقسوة، والنهب، والاغتصاب، وتوغلوا في الأراضي الروسية وأسسوا مدناً وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية (اسطنبول)، وحاربوا في شمال فرنسا حيث استولوا على منطقة نورماندى شمال فرنسا واستقروا هناك بموجب معاهدة عام ٩١١م مع ملك فرنسا "شارل الثالث "، وبحلول القرن الحادي عشر أسس الفايكنج الإمبراطورية الاسكندينافية في بحر الشمال مكونة من السويد والدانمرك والنرويج[١].

كما ساهم القراصنة أو من يسمون بالغزاة البحريين الأندلسيين أو المغاوير[٢] في فتح أقريطش سنة ٢١٢هـ، وهي (إحدى مدن الأندلس) وكانوا يشتغلون بالنهب على السواحل الجنوبية لإيطاليا وفرنسا وجزر البحر المتوسط مثل صقلية وأقريطش، وينبغي أن نشير هنا إلى أن الأعمال غير المشروعة التي يقوم بها هؤلاء القراصنة لم تكن تتم بموافقة رسمية من حكومة قرطبة في ذلك الوقت[٣]، وعلى هذا الأساس نستنتج -مما سبق ذكره -أن الأندلس كانت تضم قواعد بحرية ينتمي إليها جماعة من البحريين الذين كانت لديهم خبرات كبيرة ودراية متوارثة في شؤون البحر ، وأن معظم هؤلاء كانوا مولدين ، ونصارى وأقلهم كانوا من العرب والبربر ، وأن هؤلاء البحريين كانوا يشتغلون إما بالتجارة بين المغرب والأندلس أو بالغزو البحري الذي يعرف بالقرصنة البحرية[٤] .

وبعد انتشار القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط بفترة ظهرت في الشرق الأقصى عند انهيار السلطة المركزية بالصين، وبدأت تتزايد منذ نهاية القرن

---

(١) المرجع السابق.
(٢) المغاوير معناها المحارب الذي يغير على الحدود المجاورة وتطلق كذلك على قرصان البحر.
- انظر، سالم، السيد عبد العزيز.العبادي، أحمد: تاريخ البحرية الإسلامية (دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، د.ط، ١٩٦٩م) ص ٢٨٤.
(٣) المرجع السابق ، ص١٥١.
(٤) المرجع السابق، ص١٥٢ .

الثالث عشر الميلادي على طول سواحل الصين باستخدام سفن كبيرة لتنفيـذ مهامهـا، وخلال الفترة من عام ١٤٠٥م إلى عام ١٤٣٣م قام الإمبراطور الصيني" Zeng " بعدة رحلات لفرض النظام والسلام في مناطقه، وفي القرن الرابع عشر الميلادي ظهـرت القرصنة في اليابان وامتدت أعمال القرصنة من اليابان إلى السواحل الكورية وأخـذت في الازدياد حتى عام ١٤٤٣م حيث بدأت حوادث القرصنة تضمحل عنـدما عقـدت كوريا اتفاقية مع قادة الإقطاعيين اليابانيين سمحت لهم بمقتضاها بـدخول ٥٠ سـفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية وقد ازداد هذا العدد بالتدريج وساهم في الحـد مـن أعمال القرصنة في المياه الكورية؛ لأن غالبية القراصنة من اليابانيين وعند انخراطهم بأعمال التجار أحجموا عن القرصنة[١].

---

[١] ويازينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت
(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id).

المطلب الثالث
القرصنة البحرية من القرون الوسطى إلى العصر الحاضر

منذُ بداية القرن السادس عشر الميلادي بدأت مرحله خامسة من تاريخ القرصـنة البحرية امتدت إلى منتصف القرن التاسع عشر حيث زادت شعبيةً وانتـشاراً؛ ويعـود ذلك إلى تطور التقنية حيث أمكن صناعة السفن الكبيرة والسريعة التي تعتمـد علـى الطاقة وبدأت حقبة الاستعمار والتوسع، وازدهرت الحركة التجارية ونقـل البـضائع والذهب بين أنحاء العالم، وظهر التنافس والطموحات بين القوى الاسـتعمارية، حيـث عملت على تحقيق هذه المصالح بشتى الوسائل فأخذت تستعين بما لدى قراصنة البحر من خبرات في مجال الملاحة لتحقيق الدعم لأساطيلها البحرية وبـسط نفوذهـا علـى البحار المفتوحة التي تصعب السيطرة عليها بل عمدت في بعض الأحيان إلى إعطـاء تراخيص وتوجيه نشاط القراصنة للاعتداء على السفن التجارية التابعة للدول المنافسة وهذا التأييد أعطى شيء من الشرعية لأعمال القراصنة وخصوصاً من الدول المستفيدة منها، فانتشرت في مختلف مناطق العالم وبالذات في البحر الأبيض المتوسط والبحـر الكاريبي، وظهرت بشكل ملفت أيضاً في سواحل الشمال الإفريقي[١]، وقد يكون للمـد الاستعماري أثر في ظهورها بسواحل أفريقيا، ويذهب بعض الباحثين إلى تسمية أحـد فترات هذه الحقبة بالعصر الذهبي للقرصنة أو عـصر الازدهـار[٢]، وأرى أن هـذه التسميات غير ملائمة؛ لأنها تضفي الإيجابية على هذه الأعمال السلبية غير المشروعة التي تعتبر من الظواهر الإجرامية، وفي كل الأحوال فإن الغطاء الذي تضفيه بعـض الدول على عمل القراصنة في سبيل تحقيق مصالحها لا يعني مشروعيتها وإنما سـاعد على تفشيها حيث يذكر أرثر نوسبوم أنه رغم تفشي القرصنة البحرية إلا أنه وجد شيئاً

---

(١) المرجع السابق .

(٢) جيلبرت، باول: التاريخ الرسمي للعصر الذهبي للقرصنة الأنجلو الأمريكيـة، الموقـع علـى شـبكة الإنترنت (http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

من الوعي في هذه الفترة بضرورة محاربتها بسن القوانين وقد ظهرت عدة تـشريعات مضادة لها في إيطاليا وغيرها[١].

ومن ثم انخفض نشاط القراصنة في منتصف القرن التاسع عـشر بـشكل كبيـر وأصبحت نادرة الحدوث حتى منتصف القرن العشرين، وبعد نهاية الحـرب العالميـة الثانية عادت القرصنة من جديد في مرحلة سادسة وهي مستمرة إلى وقتنـا الحاضـر وسوف أورد باختصار أبرز الشواهد على هذه المراحل:

أولاً- القرصنة من القرن السادس عشر حتى منتصف القرن التاسع عشر

١- عند بداية المد الاستعماري للإمبراطورية البريطانية في القرن السادس عشر وفي عهد الملك وليام الثالث ملك بريطانيا وهولندا قامت سفن القراصنة البريطـانيين بصفة مستمرة بالإغارة تحت الحصانة والحماية البريطانية على السفن التجاريـة الأسبانية، وكانوا يحصلون على تراخيص من حكومتهم تضفي على نشاطهم شيئاً من الشرعية، وفي فترة ما يطلق عليه بعض الباحثين مثل باول جيلبرت العصر الذهبي للقرصنة الأنجلو أمريكية والتي يحددها مـن عـام ١٦٨٠م إلـى عـام ١٧٣٠م[٢] حيث التنافس على أشده في تلك المرحلة بين الدول القوية مثل أسبانيا وبريطانيا في سبيل تحقيق مصالحها الاستعمارية، وكـان يطلـق علـيهم اسـم "البوكانيرز"[٣] بل لجأت بريطانيا في بعض الأحيـان إلـى اسـتئجار هـؤلاء القراصنة للقتال في الحرب ضد أسبانيا من عام ١٧٠١م إلى عام ١٧١٤م، وقـد عملت إنجلترا وهولندا وفرنسا على توظيف الكثير من القراصنة، لدعم محاولاتهم لإنشاء مستعمرات في الكاريبي للاستيلاء على بعض الثروات التي استأثرت بها

---

(١) نوسبوم، آرثر: الوجيز في تاريخ القانون الدولي (ترجمة رياض القيسي، بيت الحكمة، بغداد، العراق د.ط، ٢٠٠٢م) ص٥٦ .

(٢) جيلبرت، باول: التاريخ الرسمي للعصر الذهبي للقرصنة الأنجلو الأمريكيـة، الموقـع علـى شـبكة الإنترنت (http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

(٣) لفظ جاء من كلمة بوكان بالفرنسية وهي عبارة عن آلة الشواء التي تستخدم على ظهر السفينة وكـان البوكانيرز القدماء معظمهم من الهاربين والخدم والجنود السابقين وقاطعي الأخشاب الذين كانوا غالباً ما يكونوا من المكسيك.

- انظر: ويلزينسكي ، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت

(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

أسبانيا في هذه المناطق، وفي هذه الفترة أضفي على عمل القراصنة شيء من الشرعية الدينية إضافة إلى شرعيتها من الحكومة البريطانية عندما أعلن الملك وليام الثالث ملك بريطانيا وهولندا البروتستانت الحرب على فرنسا وأسبانيا الكاثوليك، وكان للقراصنة دور في هذه الحرب وحصلوا على تراخيص من الحكومة البريطانية للقيام بذلك[١] ، وفي حوالي عام ١٧٢٠م تواصلت استعانة بريطانيا بالقراصنة في كل من البحر الكاريبي والبحر الأبيض المتوسط في سبيل تحقيق السيطرة على هذه المواقع التي كانت من المحاور الرئيسة للسفن التجارية، إلا أنه عندما بدأت المستعمرات في البحر الكاريبي في إنتاج ثرواتها أصبح القراصنة مشكلة ينبغي معالجتها من قبل الحكومة البريطانية، لصعوبة السيطرة عليهم فقامت بسحب خطابات التراخيص الممنوحة لهم وتحويلهم إلى قراصنة عاديين في سبيل تحجيمهم، والقضاء على نشاطهم[٢] .

٢- استعانت فرنسا بالقراصنة تحت ما يسمى بالقرصنة المباحة، وعملت على إعطائهم تعليمات وتراخيص تخولهم ممارسة نشاطهم تحت رعايتها ولتحقيق مصالحها مثل التعليمات التي تضمنها أحد القرارات الملكية الفرنسية الصادرة في عام ١٨٥٤م[٣] ، حتى أصبح القراصنة يمثلون مصالح ملك فرنسا في جزيرة مدغشقر[٤] ، وزودت فرنسا قراصنة طرابلس بجوازات فرنسية وذلك في سبيل التأثير عليهم[٥] .

---

[١] جيلبرت، باول: التاريخ الرسمي للعصر الذهبي للقرصنة الأنجلو الأمريكية، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

[٢] ويلزينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت
(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

[٣] انظر : زين العابدين، رضا: الاغتنام البحري دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الأنلجوسيكسونية واللاتينية والعربية (مطابع السفير ، ط١، ١٩٧٩م) ، ص٤٥:٤٧.

[٤] ويلزينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت
(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

[٥] برنيا، كواترنو: طرابلس من ١٥١٠م إلى ١٨٥٠م ، (تعريب: خليفة محمد التميسي ، دار الجماهرية للنشر والتوزيع، ليبيا، د.ط، د.ت) ، ص٢٢٤.

٣- ظهرت القرصنة البحرية في ساحل شمال أفريقيا أو ما يطلق عليه الغرب "الساحل البربري" والذي يمتد من الحدود الغربية لمصر حتى المحيط الأطلسي والذي كان يخضع للإمبراطورية العثمانية، ويطلق على القراصنة في هذه المنطقة أسم الكورسيرس (Corsairs)، وقد اكتسبت أعمال القرصنة في هذه المناطق أهمية سياسية منذ القرن السادس عشر وتزايدت حتى حاول القرن التاسع عشر؛ لأنه عندما بدأ المد الاستعماري الغربي قامت الدول الإسلامية في هذه المناطق بمواجهته بشتى الوسائل واستعانت بالقراصنة البحريين وكان معظمهم من الجزائر وتونس، وكانوا يستخدمون السفن الشراعية الضخمة، وتطور نشاطهم وأصبحوا يهاجمون السفن التجارية الأوربية والأمريكية في البحر الأبيض المتوسط والتي كانت تُحمل بالبضائع الثمينة[١]، وتبحر بالقرب من الساحل الأفريقي، وكانوا يتقاضون نسبة من العائدات والغنائم التي يحصلون عليها، ويشير أحد الباحثين الغربيين إلى أن القراصنة كانوا يحظون بالتأييد الشعبي على اعتبار أن القرصنة وسيلة مشروعة لكسب المال[٢]، واعتقد أنه إن وجد شيء من التأييد الشعبي وهو أمر نسبي فإن هذا التبرير غير منطقي؛ لأنه إن وجد التأييد فهو مرتبط بالموقف العام المعادي للاستعمار حيث عمل القراصنة مع بقية الشعب في مواجهته، أما عمل القرصنة المجرد فلا يمكن أن يحظى عمل غير مشروع بالتأييد لأن المستفيد منه عدد بسيط والضرر يلحق بعدد كثير من الناس، ومع تزايد ضغط القراصنة قبالة سواحل شمال أفريقيا اضطرت الدول الأوربية والولايات المتحدة الأمريكية لدفع فدية حتى لا تتعرض سفنهم لهجمات القراصنة[٣]، ولكن لم يستمر ذلك طويلاً حيث قامت القوات الأمريكية والفرنسية والهولندية بمهاجمة السواحل الأفريقية والقضاء على قواعد القراصنة، ويعود

---

[١] ويلازينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

[٢] المرجع السابق .

[٣] برنيا ، كواترنو: طرابلس من ١٥١٠م إلى ١٨٥٠م، ص٢٤٧.

السبب في عدم استمرار دفع الجزية إلى عـدم قبـول حـاكم الجزائـر التـابع للإمبراطورية العثمانية ومطالبته بدفع فدية أكبر فرفضت الولايات المتحدة ذلـك وقامت بمحاصرة الساحل الأفريقي وفي عام ١٨١٥م قامت قوة عسكرية مكونـة من عشر سفن أمريكية بإجبار حاكم الجزائر على توقيع اتفاقيـة مـع الولايـات المتحدة الأمريكية تقضي بعدم دفع أي فدية، وقامت كل من إنجلترا وهولندا عـام ١٨١٦م بمحاربة مراكز القراصنة في سواحل الجزائر وتحجيم نشاطهم وإنهـاء الفدية التي كانت تدفع لهم[١]، أما قبالة شواطئ طرابلس الغرب إبان ولاية "أحمد باشا القرملي " فقد أعاد في عام ١٧١٤م تنظيـم سفن القراصنة واسـتعان بهـم لتوفير مزيد من الدخل لخزينة دولته[٢] ، وقد تسببت أعمال القراصنة تلـك فـي وقوع كثير من الخلافات بينه وبين حكومة فرنسا آنذاك وانتهت بتوقيـع اتفاقيـة سلام عام ١٧٢٠م ثم اتفاقية أخرى في عام ١٧٢٨م نصت على عـدم الاعتـداء وعلى حماية السفن الفرنسية وعدم ممارسة أعمال القرصنة على بعد عشر عقـد بحرية من الساحل الفرنسي وإطلاق سراح الأرقاء التابعين للجنسية الفرنسية[٣].

٤- الشرق الأقصى: استمرت القرصنة في الشرق الأقصى قبالة السواحل الـصينية وفي مستعمرة مكاو التي انتشرت فيها العديد من عـصابات القراصـنة وكانـت تسلب التجار الهولنديين والصينيين إلا أنه مع نمو السلطة المركزية القويـة فـي اليابان وفي الصين وانتشار الدوريات البحرية أدى ذلك إلى انحسار القرصنة في هذه المناطق في بداية القرن التاسع عشر[٤].

---

[١] أبو هارون، عبد الناصر: سياسيون حاربو الإسـلام (دار الرشـيد، بيـروت، لبنـان، ط١، ١٤١٧) ص١١٤:١١٥.

- انظـر: موسـوعة كولومبيـا حـول الحـرب تريبوليتـان، الموقـع علـى شـبكة الإنترنـت (http: // www.cc.columbia.edu/cu/cup)

[٢] برنيا، كواترنو: طرابلس من ١٥١٠م إلى ١٨٥٠م، ص٢٢٢.

[٣] المرجع السابق ، ص٢٢٣ .

[٤] ويلزينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id).

ثانياً- القرصنة من منتصف القرن التاسع عشر إلى الوقت الحاضر

١- منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين كانت القرصـنة نادرة الحدوث فبعد إعلان باريس في عام ١٨٥٦م الذي نص على حصانة بضائع الأعداء بمراكب المحايدين باستثناء المهربات الحربية ويعتبر هذا الإعلان إلغـاء للقرصنة المباحة[١]، ومع الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة تجارة العبيـد بـين أفريقيا وأمريكا ووجود الدوريات البحرية الحربية في مناطق المحيط الأطلنطـي والكاريبي والمحيط الهادي، وتعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة تلاشـت القرصنة البحرية حتى عام ١٩٤٥م نظراً لجدية محاربة الدول الكبرى لها بعد أن لاحظت خطورتها، وهي التي كانت تدعمها قبل ذلك وتستعين بهـا فـي فتـرات سابقة ولم يوجد منها سوى بعض الهجمات الغامضة التي تتعـرض لهـا الـسفن التجارية[٢].

٢- عادت القرصنة البحرية من جديد في منتصف القرن العشرين وتحديداً بعد الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٥م حيث ظهرت على شكل عصابات منظمة في بعـض الأحيان تتخذ من البحر ملاذاً لها ، وتهاجم سفن النقل والصيد والتجـارة معتمـدةً على القوة والعنف ، وبصور أبشع من ذي قبل وزاد انتشارها في الثمانينات مـن القرن العشرين وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة من العالم كبحر الصين ، وفي جنوب شرق أسيا كمضيق ملقه وسواحل سـنغافورة وتايلنـد والفلبـين وفيتنـام وإندونيسيا وفي سواحل شرق أفريقيا وفي أمريكا الجنوبيـة خـصوصاً سـواحل البرازيل [٣].

---

(١) زين العابدين، رضا: الاغتنام البحري دراسة مقارنة في أثر تطبيقـات الـشرائع الأنلجوسيكـسونية واللاتينية والعربية ، ص٤٢ .

(٢) ويلازينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت
(http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id).

(٣) مدني، محمد عمر: القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في الملكة العربية السعودية، ج١، ص٣٢٨.

واستمرت القرصنة البحرية في تزايد من عام إلى آخر في حقبة التسعينات من القرن العشرين ، وفي مطلع القرن الحادي والعشرين تؤكد إحصائيات وتقارير المنظمة البحرية الدولية (IMO) مدى ازدياد الظاهرة حيث بلغت نسبة الزيادة ما بين ١٩٩٩م-٢٠٠٠م (٥٢%) كما بلغت عدد الحالات التي أبلغت عنها المنظمة ٤٥٢ حادثة في عام ٢٠٠٣م ، وتتفاوت هذه النسبة من عام إلى آخر [١]. كما يتضح من الجدول والشكل رقم (١) في الملاحق .

وتزايدت في نفس الوقت عمليات الهجوم على اليخوت الصغيرة والقوارب ولا يوجد إحصائيات دقيقة لها إلا أنها تزيد بأضعاف عن أعداد حوادث السفن والناقلات أما على المستوى الإقليمي فقد تزايدت أعمال القرصنة ونهب السفن الصغيرة في الخليج العربي وفي خليج عدن وتتزايد أعمال القرصنة كلما اتجهنا نحو القرن الأفريقي خصوصاً داخل مياه الصومال التي تعد أحد ميادين القرصنة في الوقت الحاضر[٢].

ويتضح لي أن القرصنة في الوقت الحاضر عادت للظهور والانتشار من جديد في أماكن مختلفة من العالم إلا أنها بصورة مختلفة عن الفترات التاريخية السابقة فهي لا تحظى بأي تأييد من أي جهة رسمية ، وإن وجد بعض الحالات في بحر الصين الذي يرتدي فيها القراصنة الزي العسكري إلا أن ذلك لا يعني تأييد السلطة المركزية لهم إن كانوا رسميين مع احتمال أن ارتداء هذه الملابس لغرض التمويه ، كما ظهر ما يسمى بالحجز غير المشروع للسفن ووضع قيود غير مقبولة مثل ما يحدث في بعض دول شرق أسيا للمطالبة بفدية، وهذه الحالات تتم في الدول الفقيرة ومن أشخاص لا يمثلون موقف الحكومة الرسمي من هذه الجريمة . كما كان يحدث سابقاً [٣]

---

(١) المنظمة البحرية، الموقع على الشبكة الإنترنت
(http: // www.imo.org/facilitation/mainframe.asp?topic_id=362).

(٢) فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي (مجلس الغرفة التجارية، الرياض ، المملكة العربية السعودي ، ط.١، ١٤٢٠هـ) ج.٤، ص٣.

(٣) المرجع السابق ، ج٣ ، ص٢٥ .

المبحث الثالث

أركان جريمة القرصنة البحرية على السفن وصورها وآثارها

تقوم جريمة القرصنة البحرية على عدة أركان وتأخذ صوراً متعددة وينجم عنها آثار ومخاطر سوف أتناولها في هذا المبحث

وفيه ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : أركان جريمة القرصنة البحرية على السفن

المطلب الثاني: صور جريمة القرصنة البحرية على السفن

المطلب الثالث: آثار جريمة القرصنة البحرية على السفن

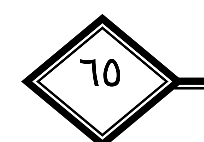
المطلب الأول

أركان جريمة القرصنة البحرية على السفن

تقوم جريمة القرصنة البحرية على ثلاثة أركان تتكون منها هذه الجريمة، ووجود هذه الأركان الثلاثة هو أساس قيام الجريمة بالمعنى الشرعي أو القانوني، وهذه الأركان هي ذاتها التي يجب توفرها في الجرائم الجنائية الأخرى، ويضيف بعض شراح القانون الدولي ركناً رابعاً هو الركن الدولي وهذه الأركان هي :

١) الركن الشرعي:

يقصد بالركن الشرعي وجود النص المجرم للفعل والمعاقب عليه ، وجريمة القرصنة البحرية مجرمة ومعاقب عليها بالشريعة الإسلامية بنص القرآن الكريم في أية الحرابة ، ومجرمة بالقانون الدولي العام في مبادئه المستقرة وعن طريق الاتفاقيات الدولية، لما تنطوي عليه من الاعتداء على الأنفس والأموال.



أ ـ تجريم القرصنة البحريـة والعقاب عليها في الشريعـة الإسلامية .

جاء تجريمها بقوله تعالى :﴿ إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسۡعَوۡنَ فِي ٱلۡأَرۡضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوۡ يُصَلَّبُوٓاْ أَوۡ تُقَطَّعَ أَيۡدِيهِمۡ وَأَرۡجُلُهُم مِّنۡ خِلَٰفٍ أَوۡ يُنفَوۡاْ مِنَ ٱلۡأَرۡضِۚ ذَٰلِكَ لَهُمۡ خِزۡيٞ فِي ٱلدُّنۡيَاۖ وَلَهُمۡ فِي ٱلۡأٓخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ﴾ [المائدة:٣٣] [١] .

في الآية الكريمة نص تحريم الفساد في الأرض وبيان لجزاء المحاربين الذين يعد قراصنة البحر منهم لأن الفساد في البحر مثل الإفساد في البر كما أسلفت لقوله تعالى : ﴿ ظَهَرَ ٱلۡفَسَادُ فِي ٱلۡبَرِّ وَٱلۡبَحۡرِ بِمَا كَسَبَتۡ أَيۡدِي ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعۡضَ ٱلَّذِي عَمِلُواْ لَعَلَّهُمۡ يَرۡجِعُونَ ﴾ **[الروم:٤١]** .

ب ـ تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي العام .

كانت القرصنة البحرية مجرمة ويعاقب عليها على أساس عرفي فقط وفق مبادئ القانون الدولي المستقرة [٢] ، ثم جرمت في بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول مثـل إيطاليا[٣]، وبعد ذلك جاء تجريمها في القانون الدولي لأول مرة ضمن تجريم النهب في اتفاقية تعليمات لاهاي الصادرة في ٢٩ يوليو١٨٩٩م (المادة ٤٧) وبعد ذلك في اتفاقية لاهاي الرابعة الصادرة في ١٨اكتوبر١٩٠٧م[٤] أما تجريمها على أساس دولي رسمي

---

[١] عساف، محمد مطلق. حمودة ، محمود محمد: فقه العقوبات (مؤسسة الوراق، عمـان، الأردن، د.ط، ١٤٢٠هـ) ص١٠٦ .

[٢] علام، عبد الرحمن حسين: المسئولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي (دار النهضة الـشرق، القاهرة، مصر، د.ت، ١٩٨٨م) ، ص٢٦٠.

[٣] نوسبوم، آرثر : الوجيز في تاريخ القانون الدولي، ص٥٦ .

[٤] زين العابدين، رضا: الاغتنام البحري دراسة مقارنة في أثـر تطبيقـات الـشرائع الأنلجوسكـسونية واللاتينية والعربية ، ص٣٦.

فقد جاء بموجب اتفاقية جنيف للبحر العالي في ١٩٥٨/٤/٢٩م حيث تـضمنت المـادة الأولى انطباق أحكام الاتفاقية على ما يقع في البحر العالي وتـضمنت المـادة الثانيـة أحكام مبدأ حرية الملاحة وجاء في المواد من ١٤ ـ ٢٣ أحكـام جريمـة القرصـنة البحرية حيث نصت المادة (١٤) "أنه على كل دولة واجب التعاون مع غيرها بإنفـاذ التدابير اللازمة للعقاب على القرصنة في البحر العالي وفي كل مكان لا يخضع لقضاء أي دولة" وأوضحت المادة (١٥) الأفعال غير المشروعة التي تندرج ضمن القرصـنة البحرية، ثم قررت المادة (١٩) مبدأ الاختصاص العالمي للنظر في مرتكبـي جـرائم القرصنة، وأوضحت المواد من ٢١ ـ ٢٣ إجراءات الملاحقة والقـبض علـى سـفن القرصنة[١].

وجاء بعد ذلك تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقـانون البحـار عام ١٩٨٢م بالمواد من (١٠٠ ـ ١٠٧) وتضمنت نفس الأحكام التي نـصت عليهـا اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م، وهي بذلك تقنن ما اسـتقر عليـه العـرف الدولي في هذا الخصوص[٢].

٢) الركن المعنوي

وهو القصد الجنائي لارتكاب الفعل الذي يعد جريمة ، ويعني ذلك "وجوب توفر القصد الجنائي لدى فاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها مع تمثل نتائج أفعاله من قبل وفضلاً عن توفر هذا القصد يجب أن يتوفر لـدى فاعـل الجريمـة أي القصد الخاص المتمثل في نية الكسب ونية الكسب الخاص تعني انتهـاز الفرصـة أو الشروع في الاعتداء وهي تعد أحد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصـنة البحريـة العالمية والأعمال السياسية أو التي ذات هدف سياسي بحت"[٣] ويتضح لي أن ما يقع من أفعال في البحر عن طريق الخطأ كحوادث التصادم العرضية أو إطلاق النار عـن

---

[١] انظر:علام، عبد الرحمن حـسين: المـسئولية الجنائيـة فـي نطـاق القـانون الـدولي الجنـائي ، ص٢٥٤:٢٥٨.

[٢] مدني، محمد عمر: القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في الملكة العربية السعودية، ج١، ص٣٢٦ .

[٣] علام، عبد الرحمن حسين: المسئولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ص٢٥٤:٢٥٨ .

طريق الخطأ لا تعد جريمة قرصنة ولو نتج عنها قتل أو إصابة شخص أو غرق سفينة أو إتلاف أموال لتخاف الركن المعنوي .

٣) الركن المادي

وهو عبارة عن الأفعال المادية المؤدية إلى النتيجة المقـصودة ، فهـذا الـركن يتكون مـن ثلاثة عناصر أساسية هي السلوك الإجرامي والنتيجة والعلاقـة الـسببية بينهما ، وفي جريمة القرصنة البحرية لا بد أن تتصف هذه الأفعال بأمرين:

الأول- يجب أن يكون الفعل المادي عنيفاً، والعنف هنا إما ماديـاً مباشـراً أو معنوياً ملجئاً، وفي تحديد مفهوم العنف يقول عبد الرحمن علام " العنف لا يختلف في نطاق القانون الدولي عن نطاق القانون الجنائي الوطني فهو كل وسيلة قـسرية لغـل المجني عليه عن المقاومة ويدخل في نطاقه كل أفعال العنف ضـد الحيـاة أو ضـد الكرامة العضوية وبالإضافة إلى أفعال العنف المادي فإنه يجب أن يدخل إلى جانـب ذلك أفعال العنف المعنوي ولكن هل طرق الغش التي يلجأ إليها القراصنة في عرض البحر وتؤدي إلى اصطدام السفينة في الصخور تعد من قبيل أعمال العنف التي تقوم بها هذه الجريمة؟! نعتقد أنه طالما كانت الغاية من هذه الطرق السيطرة على السفينة والاستيلاء على ما بها من أموال تعد من قبيل الأفعال التي تقوم بها جريمة القرصنة لأن كل استيلاء أو حجز للسفينة أو للطائرة يمكن أن يكون بكل الوسـائل التـي مـا ينبغي أن تقف عند حد أفعال العنف بل بكل وسيلة أخرى تؤدي إلى عنف يقع علـى السفينة أو على الطائرة وعن طريقه يمكن سلب الأموال التي على متنها وبهذا أخذت اتفاقية البحر العالي في ١٩٥٨م في المادة الخامسة عشر في كل فعل غير مـشروع بالقوة "[١] وعلى هذا يدخل في مفهوم العنف افتعال حريق لغرض السطو ونحوه .

الثاني- يجب أن يتصف الفعل المادي بالمجاهرة إضافة إلى اتصافه بالعنف لأن ذلك هو ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السرقة من السفن التي تتم خفية[٢] .

---

[١] المرجع السابق، ص٢٦٠.

[٢] عساف، محمد مطلق . حمود، محمد محمود: فقه العقوبات، ص١٠٦.

فالسلوك الإجرامي لجريمة القرصنة البحرية هو العمل العنيف الذي يقـوم بـه طاقم أو بحارة سفينة معينة ضد سفينة أخرى بهدف السطو أو الاعتداء ، والنتيجة هي ما ينجم عن هذا الفعل من إصابات ووفيات وأضرار وأمـوال مـسلوبة ، والعلاقـة السببية هي الرابط بين الفعل العنيف وهذه النتيجة .

ويدخل في إطار الأفعال المادية أعمال المـساعدة علـى ارتكـاب الجريمـة، والتمويل، والتسهيل، والتحريض التي تساهم في إتمام الجريمـة، والتـي بـدونها لا يستطيع منفذ الجريمة المباشر إتمامها وهذا متفق عليه فـي الفقـه الإسـلامي عنـد الفقهاء[١]، ويتفق القانون الدولي العام مع الشريعة الإسلامية في ذلك حيـث تـنص اتفاقية جنيف لأعالي البحار في عام ١٩٥٨م المادة (١٥) واتفاقيـة الأمـم المتحـدة لقانون البحار في عام ١٩٨٢م المادة (١٠١) على أن أعمال التحريض والاشتراك في القرصنة البحرية داخلةً في تجريمها[٢].

٤) الركن الدولي

يرى بعض شراح القانون أن صفة الدولية في جريمة القرصـنة البحريـة علـى السفن تتطلب تمييزها كأي جريمة دولية بإضافة الركن الدولي ويتوافر هذا الـركن إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الجنائي الدولي، فهذا الركن يـستمد وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الاعتداء، والقانون الـدولي يهـتم بحماية الحقوق والمصالح الدولية[٣] .

المطلب الثاني

صور جريمة القرصنة البحرية على السفن

---

[١] الأصبحي، مالك بن أنس: المدونة الكبرى (دار الكتب العلميـة، بيـروت، لبنـان، د.ط، د.ت) ج٤، ص٥٥٤.

- انظر: الكاساني: بداع الصنائع في ترتيب الشرائع، ج٧ ، ص١٣٥.
- انظر: ابن النجار، تقي الدين محمد بن أحمد الفتوحي: معونة أولي النهى، ج٨، ص٥٠٢، ٥٠٣ .

[٢] مدني، محمد عمر: القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في الملكة العربية السعودية، ج١، ص٣٢٦ .

[٣] شمس الدين، أشرف توفيق: مبادئ القانون الجنائي الدولي (دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، د.ط، ١٩٩٨م) ص١٥٩ .

تأخذ جريمة القرصنة البحرية صوراً متعددة بعضها صور غير مباشرة كأعمال المساعدة والتحريض، وهناك صور مباشرة يمكن تقسيمها بناء على عدة اعتبارات كنوع الواسطة المستخدمة أو الأهداف والبواعث أو حجم الاعتداء وخطورته .

أولاً- صور القرصنة البحرية بناء على نوع وحالة الواسطة المستخدمة

جاء في تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م إن جريمة القرصنة تأخذ أحد خمس صور هي:

١- قيام طاقم أو ركاب سفينة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أخرى في أعالي البحار ، وهذه هي الصورة الشائعة للقرصنة البحرية منذ القدم والأكثر انتشاراً في الوقت الحاضر حيث نجد سفن القرصنة تهاجم لسفن تجارية أو سفن الصيد والسياحة بصفة متكررة .

٢- قيام طائرة بالعمل الإجرامي ضد سفينة في أعالي البحار ، وتقع القرصنة البحرية في هذه الصورة بقيام طائرة بمهاجمة سفينة والاعتداء عليها أو سلبها سواء من خلال إنزال القراصنة أو الهبوط على متن السفينة ثم مهاجمتها مع الأخذ بالاعتبار أن الطائرة تملك القدرة على السيطرة على السفينة وإيقافها عن طريق التهديد بقصفها ونحو ذلك .

٣- قيام طاقم أو ركاب سفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة[١] .

٤- قيام طاقم أو ركاب سفينة حكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية[٢].

---

(١) مدني، محمد عمر: القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في الملكة العربية السعودية، ج١، ص٣٢٧.

(٢) المرجع السابق .

٥- قيام بعض طاقم أو ركاب سفينة خاصة بالتمرد والاعتداء على الـسفينة ذاتهـا، وهذا الحالة مختلف عليها بين شـراح القـانون الدولي فهـل تعتبـر جريمـة قرصنة بحرية أو حالـة تمـرد أو عصيان؟ والراجـح أنهـا تعتبر من قبيـل القرصنة البحرية[١].

ثانياً- تصنيف جريمة القرصنة بناءً على الأهداف والبواعث :

ترتكب جريمة القرصنة البحرية لتحقيق غايات وأهداف مختلفة أهمها:

١- القرصنة بهدف الكسب المادي.

ترتكب أعمال السلب والنهب باستخدام القوة والعنف في البحار وهو الهدف الـذي يدفع القراصنة للقيام بهذه الأعمال منذ القدم، ويتباين حجم ما يتم نهبه من نهب متعلقات شخصية وأموال يحملها طاقم السفينة إلى سلب البضائع من السفن أو حمولتها كاملـة وفي مرحلة أشد خطورة تنهب السفينة مع حمولتها، ويتم بيع الحمولة أو التصرف بها وإعادة السفينة إلى طاقمها، وفي أحيان أخرى يتم التخلص من الطاقم ويتم الاسـتيلاء على السفينة وتشغيلها بطريقه غير مشروعة[٢].

٢- القرصنة بهدف الانتقام.

وترتكب جريمة القرصنة البحرية استجابة لنوازع الحقد فقد يتجاوز الرغبة فـي حصول الكسب المادي إلى إلحاق الأذى بطاقم السفينة أو ملاكهـا سـواء بغرقهـا أو الاعتداء على طاقمها[٣].

٣- القرصنة لأغراض مختلفة

---

[١] انظر : الحاج، ساسي سالم: قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، ص٤٢٥، ٤٢٦ .

[٢] انظر : قايـد، بهجت عبد ا : القرصنة وأمن الملاحة العربية، ص٣٢: ٣٦ .

[٣] المرجع السابق .

ويتضح لي أنه يمكن أن ترتكب القرصنة في بعض الأحيان لتحقيق أهداف خاصة مثل الضغط على جهة معينة لتسهيل عمليات التهريب لأشخاص أو ممنوعات، أو لفك محتجزين أو غير ذلك.

٤- القرصنة ذات الباعث السياسي .

يذهب بعض شراح القانون إلى اعتبار أعمال العنف ذات الباعث السياسي التـي تتم بالبحر من قبيل القرصنة البحرية، وترتكب هذه الأعمال لتحقيق أهـداف سياسـية كدعم تنظيم، أو تعزيز موقف جماعة سياسية معينة، أو المطالبة بالإفراج عن معتقلين سياسيين، وذلك عن طريق الضغط على الدول باختطاف السفن التي تحمل عدداً كبيراً من الركاب أو ناقلات البضائع المهمة، وفي نظري أن هذا الشكل من القرصنة هو في الحقيقة كما يراه معظم شراح القانون من قبيل الإرهاب بناء على الباعث وإن كان في شكله أو صورته من قبيل القرصنة البحرية [١] .

ثالثاً: التصنيف بناءً على حجم الاعتداء وخطورته .

تصنف المنظمة البحرية الدولية الأعمال المباشرة للقرصنة بنـاء علـى حجـم الاعتداء إلى ثلاث درجات هي:

١- **الاعتداء المسلح البسيط** : وهو السلب باستخدام أسلحة خفيفـة . وغالبـاً مـا ترتكب على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر. وتُعرّف منظمة الملاحة الدولية ذلك النوع من السلب على النحو التالي "ما يقـع علـى طول السواحل ، وتنفذه مراكب قوية جداً يقودها مجرمون ولصوص مـسلحون في البحار، وهم عادة يحملون السكاكين وأهدافهم عموماً الـسيولة النقديـة، ولا سيما في الصناديق الحديدية الموجودة في كـل مركـب، وكـذلك الأغـراض الشخصية غالية الثمن، والتي يبلغ متوسـط ثمنهـا بـين (٥٠٠٠ – ١٥٠٠٠)

---

[١] المرجع السابق .
- وانظر ، علام، عبد الرحمن حسين: المسئولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ص٢٦٣.
- وانظر، مدني، محمد عمر: القانون الدولي العام وتطبيقاته بالمملكة العربية السعودية، ج١، ص٣٢٥.

دولار. وهذا النوع من القرصنة هو الشائع وتزيد نسبته على ٧٠% من الحالات[١].

٢- **الاعتداء المسلح المتوسط** : ويقصد بذلك " هجمات عنيفة وعمليات نهب تسفر عن جروح خطرة، أو سقوط قتلى، وتنفذها عصابات منظمة جيداً، هي عادة تكون مسلحة تسليحاً متوسطاً، أو ثقيلاً وتعمل لحسابها، أو لحساب الغير من شركاء على البر متواطئين معها، وهذا الشكل من القرصنة يمثل خطراً شديداً على الملاحة، ولاسيما عندما يتم تحييد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم وفي هذه الحالة يتم إعادة السفينة وفك حجز ملاحيها بعد التصرف بحمولتها من قبل القراصنة [٢].

٣- **الاعتداء المسلح الأخطر** : ويقوم بذلك عصابات منظمة تستخدم في هذا النوع الأسلحة النارية والاعتداء بالقنابل على السفن ويحدث معظم ذلك في سواحل الصومال وفي بعض الأحوال يتم خطف السفينة وحمولتها تحت تهديد السلاح، وهذا الفعل الخطير يستولي فيه القراصنة على السفينة وحمولتها، ثم يتخلصون من طاقمها ويتصرفون بحمولتها ويقومون ببيع السفينة، أو يعمدون إلى تمويهها ثم تسجيلها باسم مزور ويقومون بتشغيلها بطرق غير مشروعة[٣].

---

[١] فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، (مجلس الغرفة التجارية السعودية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، د. ط ، ١٤١٧هـ) ج٣ ، ص١٩ .

- المنظمة البحرية الدولية: نشرة الحلقة العلمية لندوة الأمن البحري بالإمارات، عام ٢٠٠٢، ص ٢٧، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety)

[٢] المرجع السابق .

[٣] المرجع السابق .

- Zhow, Wiliam Y: "Piracy - an international problem"; paper presented at the international conference on combating piracy and armad robbery at sea, Bangkok 24-25 March 2001, organized by Okazi, Institute, p7,8.

المطلب الثالث
آثار جريمة القرصنة البحرية على السفن

ينجم عن جريمة القرصنة البحرية آثار معنوية ومادية خطيرة ومأساوية ولهـذا عدتها الشريعة الإسلامية ضرب من الفساد في الأرض وصورة من جريمة الحرابة ، قال ابن عبد البر – رحمه ا – : "وقد قرن ا عز وجل السعي بالفساد فـي الأرض بقتل النفس التي من قتلها كمن قتل الناس جميعاً" (١) .

لهذا جـاء تحريمهـا والعقاب عليها بنص القرآن الكريم كما سبق فـي قولـه تعالى :﴿ إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسۡعَوۡنَ فِي ٱلۡأَرۡضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوۡ يُصَلَّبُوٓاْ أَوۡ تُقَطَّعَ أَيۡدِيهِمۡ وَأَرۡجُلُهُم مِّنۡ خِلَٰفٍ أَوۡ يُنفَوۡاْ مِنَ ٱلۡأَرۡضِۚ ذَٰلِكَ لَهُمۡ خِزۡيٞ فِي ٱلدُّنۡيَاۖ وَلَهُمۡ فِي ٱلۡأٓخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ﴾ **[المائدة:٣٣]**

أمـا في نطـاق القـانون الـدولي فـإن القرصنة البحرية تعـد فـي نظـر شراحه جريمة دولية خطيرة ، فيقول د. محمد مدني بأنهـا: "جريمـة خطيرة تنـال المجتمع الدولي في أمنه واستقراره" (٢)، ويقـول د. عبدالواحـد الفار في هذا السياق: "يعتبر القرصان كعدو للجنس البشري"(٣) .

ويمكن تقسيم آثار هذه الجريمة إلى قسمين: آثار معنوية، وآثار مادية .

أولاً - الآثار المعنوية

---

(١) ابن عبد البر: الكافي، ص٥٨٣ .
(٢) مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، ج١، ص٢٢٦.
(٣) الفار ، عبدالواحد محمد : القانون الدولي العام ، ص٢١٨.

تكمن الآثار المعنوية لجريمة القرصنة البحرية في حالتين هما :

١- إثارة الخوف والرعب في نفوس من يركب البحر ويرتاده في المناطق التي تشيع فيها هذه الجريمة ويهدّد طرق الملاحة البحرية الآمنة ، فيلحق أضراراً بمن يركب البحر سواء المسافرين أو أطقم السفن وملاحيها ، أو التجار اللذين تنقل بضائعهم عبر البحار ولهذا تعد الشريعة الإسلامية إخافة السبيل ضرباً من الحرابة وقطع الطريق وأن لم يقع الاعتداء فعلاً [١].

٢- إذا وقعت جريمة القرصنة البحرية فإنه ينجم عنها إصابات وإزهاق أرواح وخسائر مادية وهذه الأضرار تسبب معاناة نفسية لكل من يتعرض لهذه الجريمة ويلحقه ضررها .

ثانياً - الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية :

تأخذ الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية أبعاداً مختلفة فمنها الآثار الجنائية والآثار الاقتصادية والآثار البيئية .

١ – الأضرار الجنائية :

تُخاف جريمة القرصنة البحرية أضراراً جنائية خطيره تتفاوت بين القتل والإصابات البدنية المختلفة ، وشهد عقد التسعينات من القرن العشرين تصاعداً لحوادث القرصنة منعكسة على أضرارها الجنائية، وما زالت تزداد إلى وقتنا الحاضر وعلى سبيل المثال في عام ٢٠٠٠م بلغ عدد الحوادث التي بلغت عنها المنظمة البحرية الدولية ٤٧١ حادثاً مع الأخذ بالاعتبار أن هناك حوادث تقع ولا يتم الإبلاغ عنها نتج عن الحوادث في العام المشار إليه ٧٢ قتيلاً، و١٢٩ جريحاً ، و٥ مفقودين ، وكل هذه الأعداد من أطقم السفن فقط دون الركاب الآخرين [٢].

٢ – الأضرار الاقتصادية والأعباء المالية

---

[١] البهوتي ، منصور بن يونس : كشاف القناع عن متن الإقناع (تحقيق: محمد حسن الشافعي، دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٨هـ) ، ج٦ ، ص١١٥ .

[٢] المنظمة البحرية : نشرة ندوة الأمن البحري في الإمارات العربية المتحدة ، ص٢٤ ، موقع المنظمة على شبكة الإنترنت www.imo.org/safety

- Abhyankar, Jayant: "piracy- a growing menace" paper presented at the international conference on combating piracy and armad robbery at sea, Bangkok 24-25 March 2001, organized by Okazi, Institute, p 4,6

تشكل الأضرار الاقتصادية أكبر تبعات وآثار جريمة القرصنة البحرية ولهذا نجد هذه الجريمة تقترن بصفه مستمرة مع الجرائم التجارية الكبـرى كالاحتيـال والغـش التجاري البحري كما تحظى باهتمام بالغ من المنظمات الدوليـة، والإقليميـة المعنيـة بالتجارة والنقل البحري مثل غرفة التجارة الدولية (ICC) ومجلس التجارة والتنميـة التابعة للأمم المتحدة، وعلى المستوى الإقليمي تلقى القرصنة اهتماماً كبيراً من اتحـاد غرفة التجارة والصناعة العربي والخليجي وكذلك الاتحاد العربي لنـاقلين البحـريين، ويتجسد هذا الاهتمام بدراسة موضوع القرصنة وسبل معالجتها من خلال عقد الندوات والمؤتمرات وورش العمـل في هذا المجال [١] ، ويمكن تناول هـذه الأضـرار فـي النقاط التالية:

أ – الأضرار التي تلحق بملاك السفن والشاحنين :

يساهم النقل البحري في ما نسبته (٨٠% إلى ٩٠%) من حركة التجارة العالميـة ولهذا يلحق ملاك السفن والشاحنين أضراراً جسيمة نتيجة ارتكاب جريمـة القرصـنة البحرية خصوصاً الأضرار المباشرة التي تتمثل في إغراق السفن وخطفهـا أو نهـب خزنة السفينة ومتعلقات ركابها أو نهب البضائع أو إتلافها، وتشير تقـارير المنظمـة البحرية إلى إنه في عام ٢٠٠٠م بلغ عدد الحوادث ٤٧١ حادثة من أخطرهـا خطـف سفينتين وتدمير سفينة ، وفي عام ٢٠٠١م بلغ عدد الحوادث ٣٧٠ حادثة من أخطرهـا خطف ١٦ سفينة وفقدان ثلاث سفن [٢]، كما تعرض عدد من ناقلات البتـرول وفقـاً للتقارير التي وصلت لمركز حوادث القرصنة في كوالالمبور من أهمها ما حدث لناقلة النفط الإندونيسية عام ١٩٩٧م ، التي كانت تبحر من سنغافورا إلى إندونيسيا وما حدث في عام ١٩٩٨م للناقلة الماليزية وفي كلتا الحالتين استولى القراصنة على الناقلتين وتم تفريغ حمولتهما في ناقلات غير معروفة حيث يمكن بيعها في السوق السوداء، وترتفع

---

(١) مجلس اتحاد الغرف التجارة والصناعة والزراعة الخليجيـة: التحايـل والغـش التجـاري الـدولي،

(٢) المنظمة البحرية : نشرة ندوة الأمن البحري في الإمارات العربية المتحدة ، ص٢٤ ، موقع المنظمـة على شبكة الإنترنت www.imo.org/safety

معدلات القرصنة على البترول في منطقة جنوب بحر الصين[١]، كما يقع على مـالكي السفن ومشغليها أعباء مالية طائلة من جراء هذه الجريمة مقابل تخليصها مـن أيـدي القراصنة[٢]، وتترتب أعباء مالية غير مباشرة نتيجة هذه الحوادث نظراً لارتفاع قيمة التأمين المطلوبة على السفن، أو تغيير طرق الملاحة لتجنب الطرق المهددة بالقرصنة يضاف إلى ذلك ارتفاع الإنفاق على الاحتياطات الأمنية التي تتبعها شركات السفن[٣].

ب – الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية الحية:

تفشي جريمة القرصنة البحرية في المصائد المائية يجعل مرتاديها من الصيادين يحجبون عن الصيد فيها ويبحثون عن أماكن أمنة لممارسة نشاطهم، ويكون ذلك علـى حساب استغلال هذه الثروات ويلحقهم خسائر كبيرة، كما أنهم قد يتعرضون لهجمـات مباشرة من القراصنة تعرض مراكبهم للغرق والنهب [٤].

ثالثاً- الآثار البيئية :

تهدد جريمة القرصنة البحرية سلامة البيئة البحرية نتيجة إغراق السفن أو تفريغها في البحر حيث تتعرض البيئة لأضرار جسيمة نتيجة تسرب مواد بتروليـة أو سـامة

---

(١) ذ Zhow, Wiliam Y: "Piracy – an international problem"; 24,25 March 2001, p7,8

(٢) يجدر الإشارة في هذا المقام إلى حادثة القرصنة التي وقعت على السفينة (المنـارة) التابعـة لـشركة المطهم للملاحة التي تعرضت في شهر فبراير من عام ٢٠٠٥م في المحيط الهندي قرابـت سـواحل الصومال وبعد تعرضها للقرصنة تمكنت فرقة من قوات التحالف بقيادة القوات الأمريكية من تخليصها بعد أن قامت بإنزال بالطائرات بمساعدة الفرقاطات وتمكنوا من سحب سلاح القراصنة، ثم قامت قيادة قوات التحالف بتوجيه السفينة إلى جزيرة سيشل، وتم استجواب القراصنة وتحقيق معه، ولم يتم تسليم السفينة إلى الشركة المالكة، وإنما طالبت قوات التحالف بدفع مبالغ مالية كبيرة مقابل عمليـة الإنقـاذ وتخليص السفينة، واعتقد أن المبالغة في طلب مبالغ من قوات التحالف مقابل تخليص السفينة أمر غير مشروع إلا إذا كان هناك اتفاق مسبق على المبلغ الذي سيتم بموجبه إخلاء سبيل الـسفينة ، وصـرح بذلك مدير عام الشركة لوكالة الأنباء BBC أنظر القرصنة: خطر يتهدد الملاحة العالمية، الموقع على شبكة الانترنت (www.bbc.co.uk/hi/arabic/in_depth/2005)

(٣) المنظمة البحرية : نشرة ندوة الأمن البحري في الإمارات العربية المتحدة ، ص٢٤ ، موقع المنظمـة على شبكة الإنترنت www.imo.org/safety

(٤) يتضح ذلك من خلال الحوادث التي تقع في مصائد الخليج العربي وتتعـرض لهـا قـوارب الـصيد السعودية والخليجية الأخرى ، ومن ثم يبتعدون عن المواقع التي تكثر فيها الهجمات.

- انظر : المديرية العامة لحرس الحدود: سجلات شؤون العمليات، حوادث القرصنة في الخليج العربي .

تؤثر على البيئة البحرية ، وقد حذر مدير المكتب البحري IMB من خطورة أعمـال القرصنة البحرية على البيئة البحرية على إثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القراصنة مشدداً على أن إبحار ناقلات البترول دون أطقمها نتيجة استيلاء القراصنة عليها أمـر خطير قد ينجم عنه كوارث بحرية كما حدث عام ١٩٨٩م عندما ارتطمت أحد نـاقلات النفط في الصخور نتيجة تعرضها للقرصنة واستيلاء القراصنة عليها[١] .

رابعاً- آثار جريمة القرصنة البحرية على النشاط السياحي:

يعتبر الأمن أحد الركائز الأساسية لازدهار النشاط السياحي في كل أنحاء العالم ، واختلال الأمن يؤدي إلى تدهور هذا النشاط ، وتفشي جريمة القرصنة البحريـة فـي مناطق السياحة البحرية يجعل هـواة السياحة والرياضات البحريـة يمتنعـون عـن ممارستها في المواقع الملائمة لها بسبب انعدام الأمن، وهـذا يلحق أضـرار كبيرة في صناعة هذا النشاط الحيـوي، وتشيـر التقاريـر إلى وقـوع هجمات علـى اليخـوت السياحية بين الحين والأخر[٢] .

---

[١] انظر : فهمـي ، أحمد منير : الدليـل السعـودي لمكافحـة القرصنة والغش التجاري الدولي ،ج٣ ، ص ٢٧:٢٩ .

[٢] المرجع السابق ، ج٣ ، ٣٠ ، ٣١ .

الفصل الثاني

التـــــدابير الوقـــــائية والجهــــــود الدوليـــــة لمواجهة جريمة القرصنة البحرية على السفن

الفصل الثاني
التـــــدابير الوقـــائية والجهـــــود الدوليـــة لمواجهة جريمة القرصنة البحرية على السفن

نظراً لخطورة جريمة القرصنة البحرية وآثارها المتزايدة على أمن الملاحـة فقـد بذلت المنظمات الدولية وبعض الدول جهوداً كبيرة لمواجهتها ، إضافة إلى ما تقـوم بـه شركات الملاحة وطواقم السفن من تدابير ذاتية ، وتخطيط فـي سـبيل التـصدي لمـا يواجهونه من عمليات القرصنة ، وسوف أتناول هذه الجهـود والتـدابير بعـد إيـضاح المشكلات الأمنية التي تواجه أمن الملاحة وبيان العوامل التـي سـاعدت علـى تفـشي القرصنة والوقوف على الطرق السائدة التي يتبعها القراصنة في تنفيذ جرائمهم ، وسوف أتناول ذلك في هذا الفصل .

وفيه أربعة مباحث:

المبحث الأول : المشكلات الأمنية التي تواجه أمن الملاحة البحرية

المبحث الثاني : أسباب وأساليب القرصنة البحرية على السفن

المبحث الثالث : التدابير الوقائية والتخطيط لمواجهة القرصنة البحرية على السفن

المبحث الرابع: الإجراءات الإقليمية والجهود الدولية لمواجهة القرصـنة البحريـة على السفن

المبحث الأول
المشكلات الأمنية التي تواجه أمن الملاحة البحرية

يتعرض أمن الملاحة بشكل عام لعدد من المشكلات منها الكوارث الطبيعية التي تؤثر على أمن النشاط الملاحي، وينجم عنها أضرار جسيمة مما جعل الدول تعمل على وضع الاحتياطات وتأخذ بالأسباب ، لتخفيف آثارها وأضـرارها علـى الأشـخاص والممتلكات والبيئة ، ومن جانب أخر فأن هناك مشكلات أخرى تحدث نتيجة لما يقـوم به البشر من أعمال وممارسات سواء كانت متعمدة أو تقع عن طريق الخطأ في بعض الأحيان ، وأخطر هذه المشكلات ما يمس الجانب الأمني، والتي من أهمها القرصـنة البحرية وما يتصل بها من مشاكل أمنية أخرى يجب أخذها بعين الاعتبار عند وضـع التدابير والتخطيط لمواجهة القرصنة البحرية ، ويمكن تصنيفها إلى نـوعين : الأول : تهديدات أمنية ، والثاني: صعوبات وتحديات تواجه إجراءات أمن الملاحـة وسـوف أتناولها باختصار في مطلبين :

المطلب الأول : التهديدات التي تواجه أمن الملاحة البحرية

المطلب الثاني: الصعوبات والتحديات التي تواجه الأمن البحري

المطلب الأول
التهديدات التي تواجه أمن الملاحة البحرية

يعتبر الإرهاب البحري من أخطار التهديدات التي تواجه أمن الملاحة إلى جانب القرصنة البحرية ، ونظراً للتداخل بينهما فسوف أتناول العلاقة بينهما بشيء من التفصيل في موضع آخر من الدراسة ، لأن طبيعة العلاقة بين الإرهاب البحري، والقرصنة البحرية تختلف عن طبيعة علاقة المشكلات والتهديدات الأمنية الأخرى التي من أهمها :

١) **التهريب البحري والاتجار غير المشروع بالمخدرات** : ويشمل تهريب المخدرات والأسلحة وغيرها والمتاجرة غير المشروعة بها بواسطة السفن[١] ، حيث تجري عمليات تهريب المخدرات والعقاقير غير المشروعة والأسلحة ذات الخطورة على المجتمعات عبر البحار، ويتم نقلها بالسفن أو تُخفى في حاويات البضائع ، وتنجح هذه العمليات غالباً بسبب ضخامة حركة النقل البحري من البلدان المنتجة إلى البلدان المستهلكة للبضائع ، وتشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى نشاط التهريب في عمليات النقل ذات الخطوط المتعددة مثل سفن نقل الركاب حيث يتم إخفاء هذه الممنوعات في حقائب الركاب ، أو السفينة ذاتها، وينخرط القراصنة البحريين في عمليات التهريب هذه ، ويستغلون في عملياتهم ما يتم تهريبه من أسلحة ، وفي بعض الأحيان يقومون باستغلال ما يستولون عليه في عمليات القرصنة من يخوت وسفن في تهريب المخدرات والأسلحة [٢].

٢) **الاختلاس وسرقة البضائع** : تعتبر هذه الجرائم من أكثر التهديدات شيوعاً في قطاع النقل البحري ، وتشمل جميع أنواع السرقة سواء سرقة

---

(١) مدني، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، ج١، ص٣٣١.

(٢) - Abhyankar, Jayant: "piracy- a growing menace" paper presented at the international conference on combating piracy and armad robbery at sea, Bangkok 24-25 March 2001, organized by Okazi, Institute, p 4,6

- فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، (الغرفة التجارية الصناعية السعودية، د.ط، ١٤١٧هـ) ج٣، ص٣١ .

المعدات ، أو البضائع والإمدادات ، أو الأموال التي تؤخذ من صـناديق المبـالغ النقدية في السفن ، وفي بعض الأحيان تتحول عملية السرقة إلى مواجهة عنيفـة ينتج عنها إصابات خطيرة وتتحول إلى عملية قرصنة بحرية[١].

٣) **التسلل والهجرة غير الشرعية عن طريق البحر**: من التهديدات المتعلقـة بـالأمن البحري الهجرة غير الشرعية، والتسلل على متن السفن ، وهذه الظـاهرة ليـست جديدة إلا أنهـا تزايدت بشكل ملحـوظ بـالرغم مـن مخاطرهـا علـى أرواح المتسللين أولاً حيث يتعرضون إلى الكثير مـن الحوادث ، نتيجة لغرق المراكب التي تنقلهم ، أو ضياعها ، إضافة إلى تعرض البعض للوفاة أثناء فتـرة تخفيـه بالسفينة ، أما مخاطرها الأمنية فتتمثل في أن كثيراً من هـؤلاء المهـاجرين قـد يصبحون أو يتحولون إلى قراصنة بحريين ، لأنهم قد يقعون تحت ظروف تجعلهم يعتدون على السفينة أو المركب المقل لهم ، ويستـولون عليـه ثـم يتجهـ ـون لممارسة أعمال النهب، والقرصنة ، وقد يتـم تجنيدهم من قبل القراصنة وربابنة سفن التهريب التي تقلهم لينخرطوا في عمليات القرصنة البحرية [٢] .

---

[١] انظر : اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري والغش في التجـارة الدوليـة ، مجموعـة دراسات وندوات ، (الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة للدول الخليجية العربية، الدمام ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٠٧هـ) ، ص٩٧ ، ٩٨ .

[٢] المنظمة البحرية الدولية : نشرة الحلقة العلمية لندوة الأمن البحري بالإمارات، عام ٢٠٠٢، ص ٢٧، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety)

المطلب الثاني
الصعوبات والتحديات التي تواجه الأمن البحري

تواجه إجراءات أمن الملاحة سواء الوقائية، أو التنفيذية عدداً من الصعوبات والتحديات التي تحد من فعاليتها في تحقيق أهدافها ، ومكافحة القرصنة البحرية والسطو على السفن أحد أهم الأهداف التي ترمي إليها الإجراءات الأمنية ، وتنشأ هذه الصعوبات بسبب ظروف طبيعية معينة ، أو بسبب الظروف السياسية ، أو القانونية ، أو الأمنية ، أو الاقتصادية المختلفة، وسوف أوضح ذلك باختصار لأهمية أخذ هذه الصعوبات والتحديات في الاعتبار عند التخطيط واتخاذ التدابير الوقائية والإجراءات الأمنية اللازمة لمواجهة القرصنة البحرية على السفن .

١- الصعوبات القانونية التي تتمثل في عدم وجود أنظمة وتشريعات واضحة للتعامل مع جرائم القرصنة البحرية حيث إن معظم الدول تفتقر للقوانين المحلية الكفيلة لموجهة هذه الجريمة خصوصاً الدول التي يكثر ارتكاب هذه الجرائم في مياهها كما أن بعض الدول لم توقع على الاتفاقيات الدولية المعنية بالأمن والسلامة البحرية، ولهذا نجد المنظمات الدولية والدول المتضررة من جرائم القرصنة البحرية تنادي باستمرار للانضمام إلى تلك الاتفاقيات وسن القوانين وتطبيقها في سبيل الحد من هذه الجرائم [١].

٢- الخلافات السياسية بين الدول خصوصاً ما يتعلق بالحدود البحرية ، ومشاكل السيادة الوطنية عليها ، كل ذلك يؤدي إلى ضعف التعاون في مجال السلامة والأمن البحري لعدم وجود آليات ، وتنسيق واضح للتعاون في هذا المجال [٢] .

٣- الصعوبات الأمنية التي تنشأ بسبب تدهور الأوضاع الداخلية لبعض الدول الساحلية وتؤدي إلى تفشي الجريمة في الداخل ، وينعكس ذلك على المياه الإقليمية

---

[١] اتحاد الغرف العربية الخليجية التجارية : الاحتيال البحري والغش التجاري الدولي ، ص١٧٢ .

[٢] فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٢، ص٣٢ .

والسواحل المقابلة لها حيث تنتشر الأسلحة والعصابات الإجرامية ، ومن الأمثلـة على ذلك ما تعانيه سواحل الصومال بسبب الأوضاع الداخلية [(١)] .

٤- يتضح لي أن هناك صعوبة تعترض تطبيق إجراءات أمنية دقيقة في ضوء مبـدأ حرية الملاحة الذي يكفله القانون الدولي العام وفي ظل كثافة النقل البحري نظـراً لمتطلبات التجارة العالمية، والاتساع الهائل لاستغلال الثروات المائية ، الأمر الذي يتطلب تحقيق قدر كبير من التوازن بين حرية الملاحة وتـسهيلاتها ، وبـين مـا يفرض عليها من قيود في ضوء الاتفاقيات الدوليـة للحـد مـن الأعمـال غيـر المشروعة بحيث لا يسبب هذا التوازن خللاً يستغل في الأعمال غير المـشروعة والممارسات الإجرامية خاصة وأن المجرمين والقراصنة يستغلون تلك التسهيلات عن طريق التخفي والإيهام تحت مظلة التجار والصيادين[(٢)] .

٥- تطبق بعض الدول أنظمة وإجراءات قانونية ضعيفة تؤثر على سـلامة الملاحـة ومن أخطرها التسجيل المفتوح للسفن التي تطبقه بعـض الـدول مثـل ليبيريـا، قبرص، هندوراس ، سيرلانكا ، وغيرها من الدول الفقيرة لتحصل علـى رسـوم

[(١)] نظراً لما تعانيه جمهورية الصومال من أوضاع داخلية متردية فقد انتشرت القرصنة البحرية بـشكل ملحوظ قبالة سواحلها وتشير تقارير المكتب الدولي البحري إلى وقوع أكثر من (٢٢) حادثـة خـلال سبعة أشهر وتمتد عمليات هذه القراصنة إلى حوالي (٣,٧٠٠) كيلومتر على طول سواحل الـصومال كما تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى أن بعض هؤلاء القراصنة كانوا جنوداً سابقين في سلاح البحرية الصومالي السابق ، أو صيادين امتهنوا القرصنة، ومن المؤكد أن السبب الرئيسي في كل ذلك هو اندلاع الحرب الأهلية في عام ١٩٩١م ، إضافة إلى للظروف الاقتصادية المتدهورة .

- انظر : المنظمة البحرية الدولية، الموقع على شبكة الإنترنت (www.imo.org/Safety)
- انظر : ميدل ايست أون لاين: السواحل الصومالية تحت رحمة القراصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http://195.224.230.11/somalia/?id=33957)

[(٢)] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، ص٨٧ .

التسجيل، وهذا النظام يضع قيوداً وإجراءات أمنية ضعيفة على تـسجيل الـسفن تسبب صعوبات كثيرة للأمن البحري[١].

٦- اكتظاظ الممرات المائية نظراً لكثافة حركة السفن فيها ، ولاقتراب الطرق البحرية من بعضها في هذه الممرات ، الأمر الذي يؤدي إلى صعوبة المراقبـة وتطبيـق الإجراءات الأمنية بدقة، وفي نفس الوقت يسهل عملية القرصنة البحرية، فيستطيع منفذوها من الوصول للسفن والقيام بارتكاب جرائمهم عند خفض سـرعتها فـي المضائق[٢] ، ولهذا تنص المادة (٢٩) من اتفاقية نيويورك عام ١٩٧٧م الخاصـة بالمضائق والممرات المائية على أنه يجب "على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر (الترانزيت):

(أ) أن تمضي دون إبطاء عبر المضيق وفوقه .

(ب) أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدول المطلة على المضائق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي ، أو عـن أي عمل آخر يشكل انتهاكاً لمبـادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة "[٣] .

وتشير التقارير إلى نشاط القرصنة البحرية بشكل كبير في مضيق ملقا ، والممر المائي بين سنغافورة وإندونيسيا ، وغيرها من الممرات المائية[٤].

---

[١] انظر : فهمي، أحمـد منيـر: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغـش التجـاري الـدولي، ج٣، ص١٦٩ ، ١٧٠ .

[٢] انظر : ماريو، سوارش: البحر مستقبلنا، ترجمة إدريس بن صاري ، (تقرير اللجنة العالمية المـستقلة للمحيطات، لمعارف الجديدة، الرباط، المغرب، د.ط، د.ت) ص ١٤ : ٤٠ .

[٣] اليوسفي، محمد قايد: النظام القانوني للمضائق العربية ، (دار الحداثة، بيروت، لبنـان، ط١، ١٩٨٨م) ص٢٢٧.

[٤] فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي، ج٢، ص٢٥.

٧- استخدام القراصنة لسفن مصنوعة من الخشب ، أو ألياف الزجاج الأمـر الـذي يؤدي إلى عدم تمكن الرادارات من كشفها في ظل صعوبة السيطرة الأمنية عـن طريق فرض إجراءات أمنية في البحار والمحيطات المفتوحة ، نظراً لما يترتـب على ذلك من أعباء مالية ضخمة ، ومن ثم أصبحت بعض البحار ملاذاً آمناً لمـن يرتكبون الأعمال غير المشروعة[١].

٨- عدم رغبة ملاك السفن والناقلات بالإبلاغ الفوري عن محاولات القرصنة البحرية التي تتعرض لها سفنهم ، أو الحالات التي ينجم عنها أضرار بـسيطة ، أو يـتم تسويتها مع القراصنة خوفاً من التأخر في تسليم الحمولة بسبب إجراءات التحقيـق المعقدة ، الأمر الذي يقلل من فرص توفير المعلومات اللازمة ، والأدلة المطلوبة التي تساعد المحققين وأجهزة الأمن في جهودهم ضد القراصنة البحريين [٢].

---

[١] المرجع السابق، ص١٦.

[٢] المرجع السابق، ص٢٨ .

المبحث الثاني
أسباب وأساليب القرصنة البحرية على السفن

تقع جرائم القرصنة البحرية نتيجة عوامل وأسباب عديدة يجدر الإشارة إليها كما ينفذ القراصنة عملياتها بعدة أساليب ، وسوف أتناول ذلك في هذا المبحث .

وفيه مطلبان :

المطلب الأول : عوامل انتشار القرصنة البحرية على السفن في الوقت الحاضر

المطلب الثاني : طرق تنفيذ القرصنة البحرية على السفن

المطلب الأول
عوامل انتشار القرصنة البحرية على السفن في الوقت الحاضر

يساعد الوقوف على أسباب القرصنة البحرية في وضع التدابير الوقائية والإجراءات اللازمة لمواجهتها ولا شك أن هناك أسباباً أدت إلى تفاقم أعمال القرصنة البحرية أكثر من ذي قبل وساعدت على ازديادها في الوقت الحاضر، ومن أهم هذه الأسباب ما يلي :

١- الظروف الاقتصادية والمعيشية الصعبة التي تعيشها بعض الدول الساحلية خصوصاً دول جنوب شرق آسيا ، وبعض الدول الأفريقية كالصومال ، الأمر الذي جعل بعض السكان ممن يمتهنون الصيد البحري يتحولون إلى القرصنة البحرية لسرعة الكسب من خلالها، ولضعف المردود المادي من الصيد ، كما أن التدهور الاقتصادي ساعد القراصنة على ترويج ما ينهبونه من بضائع في

هذه الدول وأصبح عمل القرصنة البحريـة من الأعمال المعتـادة والمقبولـة لدى العامة[١].

٢- ازدهار حركة النقل البحري بعد اكتشاف الطاقـة وحجـم التجـارة الكبيـرة المعتمدة عليها ونقل الأموال والبضائع بواسطة السفن في البحـار المفتوحـة التي لا تخضع للسيطرة الأمنية ويتحرك فيها القراصنة بحرية تامة [٢].

٣- التطور التقني الكبير للسفن التي يعتمد عليها القراصنة البحريون في ارتكاب جرائمهم والتي تساعدهم على إنجاح عملياتهم ، حيث أصبحوا يعتمدون على سفن وزوارق سريعة ومجهزة بأحدث الأجهزة الملاحية وأجهزة الاتـصال ، مستفيدين من عمليات القرصنة البحرية وما يجنونه منها مـن أمـوال فـي استقطاب هذه الوسائط [٣].

٤- ازدياد عمليات الهجرة غيـر المشروعة بواسـطة الـسفن نتيجـة عوامـل اقتصادية واجتماعية مختلفة ، وهـذه الظاهرة كثيراً ما تؤدي إلـى تفـريخ القراصنة البحريين من العاطلين والمحرومين حيث يتـم تجنيدهم فينخرطون في هذه الأعمال .

٥- الرغبة في تحقيق الثراء السريع بصرف النظر عن مشروعية الوسائل، وهذا ما يدفع بعض الموظفين بالـدول الفقيرة المعنيين بالأمن إلى التعامـل مـع القراصنة بمرونة وضعف، بل قد يلجأ البعض منهم إلـى تـسهيل أو تنظـيم عمليات القرصنة البحرية لتحقيق أهدافهم المادية[٤].

---

(١) فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٣، ص١٩.

(٢) انظر : ميدل ايست أون لاين: السواحل الصومالية تحت رحمة القراصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http://195.224.230.11/somalia/?id=33957)

(٣) المرجع السابق ، ج٣ ، ص١٩ .

(٤) فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٣، ص١٩.

٦- يتضح لي أن عدم وجود تشريعات تحكم هذه الجرائم بشكل محدد في بعض الدول إضافة إلى ضعف الإجراءات والعقوبات التي تطبق بحق مرتكبي جرائم القرصنة البحرية في دول أخرى من التي تنشط بها هذه الأعمال أدى إلى تمادي القراصنة وتفشي أعمالهم، وقد يكون لحداثة تفشي الجريمة دور في ذلك حيث ألاحظ أن هناك جهوداً كبيرة في مجال المواجهة والمكافحة ولا أجد ذلك في مجال التشريعات والعقاب .

٧- سهولة تشغيل السفن عن طريق التسجيل المفتوح الذي تأخذ به بعض الدول ويعتبر ثغرة كبيرة تستغل من قبل القراصنة البحريين[١].

٨- ضعف الإجراءات الأمنية في بعض الموانئ يؤدي إلى تمكن القراصنة البحريين من التسلل إلى السفن ثم المساهمة في عمليات الاقتحام، كما يستغل القراصنة ضعف الإجراءات في بعض الموانئ للإبحار والعودة إلى قواعدهم في اليابسة من خلالها ، وتهريب ما ينهبونه من بضائع وبيعها [٢].

٩- تنظيم عصابات قوية منظمة تمارس أعمال القرصنة البحرية ساعد على تفشي الظاهرة ، حيث تحصل هذه العصابات على التموين اللازم والإمكانيات والأسلحة التي تساعد على إنجاح عملياتهم [٣].

١٠- تمكن أكثر القراصنة من النجاة بفعلتهم ساعدهم على تكرار هذه الجرائم ، ومن أكثر الأسباب التي ساعدت على ذلك عدم إبلاغ مشغلي السفن وربابنتها عن محاولات القرصنة البحرية أو المحاولات البسيطة والتي يتم التسوية

---

(١) انظر : فهمي، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي، ج٤، ص١٩ ، ٢٠ .

(٢) المنظمة البحرية الدولية : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، (المنظمة البحرية الدولية ، لندن ، إيطاليا ، د.ط ، ٢٠٠٣م) ، ص١٥.

(٣) Tim Spicer , " The Involvement of International/Transnational Organized Crime in Maritime Piracy ', Paper Presented in Singapore Seminar 1999, p1.

- فهمي، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي، ، ج٤ ، ص٦ .

فيها بشكل مباشر بين أطقم السفن والقراصنة بدفع فدية مقابل إخلاء سبيلها، ويتحاشى مشغلو السفن الإبلاغ عن ذلك لتجنب إجراءات التحقيق المطولة ومن ثم التأخير في إيصال البضائع المحدد تسليمها بعقود في الوقت المناسب، وهذا يؤدي إلى نقص المعلومات عن عمليات القراصنة التي تمكن الأجهزة الأمنية من ملاحقتهم [١].

١١- الظروف السياسية والحروب الأهلية في بعض الدول ساعد على انتشار الأسلحة والجريمة المنظمة فيها ، وهذا ساعد القراصنة في الحصول على الأسلحة المختلفة التي يحتاجونها في عملياتهم [٢].

---

(١) فهمي، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي،ج٤ ، ص١١ .

(٢) ميدل ايست أون لاين: السواحل الصومالية تحت رحمة القراصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http://195.224.230.11/somalia/?id=33957)

المطلب الثاني
طرق تنفيذ القرصنة البحرية على السفن

يتبع المجرمون عموماً عند تنفيذ جرائمهم طرقاً مختلفة يلجؤون إليها عن دراية ليحققوا مآربهم ، وعند نجاح طريقة معينة يعودون لتكرارها ، وتكون أسلوباً شائعاً ينفذون جرائمهم من خلاله ، والقراصنة كغيرهم من المجرمين يتّبعون أساليب معينة ، وغالباً ما يرتبط كل أسلوب إجرامي بنطاق جغرافي محدد ، وعرض صورة مبسطة عن هذه الأساليب يساعد في وضع التدابير الوقائية ، والخطط اللازمة لمواجهة هذه الجريمة ، ومن أكثر هذه الأساليب شيوعاً :

١- تمركز سفن كبيرة تشكل قيادة العمليات للقرصنة البحرية ومن ثم ينطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف وبعد تنفيذ عملية السطو تعود الزوارق إلى السفينة الكبيرة التي يطلق عليها السفينة الأم ، وهذا يعني أن السفن الكبيرة قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جداً عن السواحل ، وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الوصول إليها ، وبعد تنفيذ العملية تعود الزوارق إلى السفينة التي تقوم بدور التمويه والحماية لهذه الزوارق .

وقد ذكر المكتب البحري الدولي أن هذا الأسلوب من القرصنة ينتشر قبالة سواحل الصومال ، وأن هناك عدداً من سفن القرصنة قامت فعلاً بتنفيذ هذا الأسلوب خلال عام ٢٠٠٥م ، وتعرضت خلاله اثنى عشر سفينة لحالات هجوم حيث استخدم ضدها قنابل ، وأسلحة نارية[١] .

٢- الإغارة على السفن ومهاجمتها ليلاً عندما تكون السفن مبحرة بسرعة منخفضة أثناء عبورها المضائق المائية ، حيث يتسلل القراصنة لغرفة القيادة ويهاجمون الطاقم ويسلبون السفينة ، وهذا الأسلوب شائع في الممرات المائية عموماً ، وبصفة خاصة في مضيق ملقا.

---

(١) نقلاً من موقع BBC على شبكة الإنترنت jttp://news.bbc.co.uk/2/hi/Africa/4428808.stm

٣- يلجأ القراصنة في بعض البحار التي تكون سرعة السفن فيها عالية إلى مجاراتها بزوارق سريعة ، ثم يتسلق القراصنة سور السفينة ، ويستخدمون قبضات مغناطيسية أحياناً أو عن طريق السلالم والحبال ويسطون عليها ، وهذا الأسلوب شائع في بحر الصين [١].

٤- يقوم القراصنة في بعض المواقع باستيقاف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون ، ويرتدون الزي العسكري أحياناً ، ويصعدون إلى السفينة ، ويسلبونها ، وهذا الأسلوب وجد أيضاً في بحر الصين [٢].

٥- يهاجم القراصنة السفن في بعض الأحيان أثناء رسوها على المخطاف في البحر أو المراسي مستغلين سلم السفينة ، أو عن طريق التسلق بالحبال ، أو المخاطيف ، ثم يقومون بمهاجمة السفينة وسلبها ، وهذا أسلوب سائد في سواحل غرب أفريقيا ، وفي البرازيل وجنوب أمريكا [٣].

٦- حجز السفن بطرق غير مشروعة ،وفرض قيود وشروط تعجيزية عند رسوها في أحد الموانئ ، أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح والمطالبة بفدية مقابل التنازل عن هذه المطالب ، ويقوم بهذا النوع من القرصنة البحرية بعض الرجال الفاسدين في الدول الفقيرة التي تضعف فيها سلطة الدولة ، والرقابة الحكومية على موظفيها التنفيذيين ، وهذا التصرف يعتبر عملاً فردياً لا يمثل وجهة النظر الرسمية للدولة التي تكون في الغالب عاجزة عن التخلص من هؤلاء بسبب نفوذ عصابات أو أفراد أقوياء داخل أجهزتها ، وهذا النوع من القرصنة يوجد في بعض دول شرق أسيا[٤] .

---

(١) المرجع السابق .

- D,J. House , the Command Compctition of Seamanship Techniques, Vol.3 Oxford (England) BUTTERWORTH Heinemann, 2000, p.121.

(٢) فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٣، ص ٢٦ .

(٣) اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري والغش التجاري الدولي ، ص٦٥ .

(٤) فهمي، أحمد منير: الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٣، ص٢٥ .

المبحث الثالث
التدابير الوقائية والتخطيط لمواجهة القرصنة البحرية على السفن

مدخـل:

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم العابرة للحدود والتي تأخـذ طـابع المفاجأة والعنف وتعتمـد على الإعداد المسبق والتنظيم فلا تقـع وليـدة الموقـف أو الصدفة ، ويساعد القراصنة على ارتكاب هذه العمليات وإتمامها الموقع النائي البعيـد عن النجدة والاستجابة السريعة للاستغاثة ، وعلى هذا الأساس فـإن الأخـذ بتـدابير احتياطية واضحة ومحددة ووضع خطط أمنية عملية لمواجهة هذه الأعمـال يجـب أن يبنى على معلومات دقيقة تمكن السفن من تفادي هذه الأعمال وتساعدها على النجاة في حالة المواجهة والتصدي ، أو الخروج بأقل الأضرار ؛ لأنه في الغالب لا يكون هنـاك دعم ومساندة ونجدة من سفن حربية ذات صفة رسمية بحكم موقع العـدوان النـائي ، وتتجه الجهود عموماً والتدابير الوقائية وخطط مواجهة القرصنة البحرية خصوصاً نحو أهداف محددة أهمها :

أولاً- حماية أرواح طواقم السفن وركابها ، وتأمين سلامتهم من أي اعتداء

ثانياً- المحافظة على الواسطة البحرية والأموال والممتلكات التي على متنها

ثالثاً- كبـح أعمـال القرصنة البحريـة والقضـاء على أسبابها بمـا يحقـق أمـن الملاحة وحريتها

وسوف أتناول هذا المبحث بالشرح في ثلاثة مطالب :

المطلب الأول : التدابير الوقائية قبل الإبحار

المطلب الثاني : خطة أمن السفينة وتدابير المنع

المطلب الثالث : مرحلة التصدي وتنفيذ خطة أمن السفينة

المطلب الأول

التدابير الوقائية قبل الإبحار

إن عملية إبحار السفينة بصفة عامة محفوفة بالمخاطر وهي تبحر دائماً بالأرواح والأموال ؛ ولذلك فهي تأخذ اعتبارات الأمن والسلامة بالمقام الأول ، وهناك تدابير وإجراءات عديدة يجب أخذها بالاعتبار لمواجهة القرصنة ويفترض أن تعتمدها الشركات الملاحية وملاك السفن وطواقمها ويمكن تحديد أهمها فيما يلي :

أولاً - الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني :

يجب الوقوف على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية والأجهزة المختصة بالدول والتي تهتم بجمع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني وخطوط الإبحار التي تتعرض له وصور الاعتداء وأوقاته وأساليبه وبناء على ذلك تتضح أهمية الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار ومن أهمها :

١- التأكد من سلامة خط الإبحار أو مكان النشاط الملاحي من أخطار قراصنة البحر، حيث من الواجب أن تبتعد السفينة قدر الإمكان عن الأماكن المشبوهة أو الخطرة بناء على تلك المعلومات ، وقد أكد على ذلك راشد البكر في ندوة البحر الأحمر [١].

٢- توفير القوة البشرية المدربة القادرة على أداء متطلبات الأمن على السفينة .

٣- توفير التجهيزات اللازمة بناء على المعلومات المتوفرة ، والتأكد من سلامة الأجهزة الموجودة وصلاحيتها وملائمتها للمنطقة المزمع الإبحار لها .

ثانياً : وضع خطة أمن للسفينة:

[١] نقلاً عن : مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، ج١، ص٣٢٨.

توضع خطة أمن السفينة بناء على المعلومات المتوفرة والفرضـيات المحتملـة والاعتبارات الهامة الأخرى مثل طبيعة المهمة ومدتها ونوع الحمولة، وخط الأبحـار، مع ملاحظة النقاط الأساسية الأخرى مثل :

١- العمل على تدريب العناصر وإجراء تجارب للخطة لتفادي الملاحظات وتعويد طواقم الأمن في السفن عليها وتنفيذها بسهولة [١].

٢- إجراء تفتيش وقائي للسفينة قبل المغادرة: " ذلك أنه قبل مغـادرة الـسفينة الميناء فمن الواجب تفتيش السفينة تفتيشاً شاملاً وإقفال كـل نقـاط النفـاذ أو ضبطها، ويتسم ذلك بأهمية خاصة في برج القيادة ، وغرفة المحركات، ومكان التوجيه، والمناطق الهامة الأخرى ، وينبغي بعد ذلك التثبت من وضع الأبواب ونقاط النفاذ بانتظام ، وتدعو الحاجة إلى دراسة متأنية لوسائل ضبط الأبواب ، أو نقاط النفاذ التي يقتضي الأمر استخدامها في حالة وقوع حالة طوارئ مـع عدم الإخلال بسلامة السفينة أو الطاقم"[٢] .

٣- تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية لطريق الإبحار: فمن المهم أن يكـون لدى طاقم السفينة دراية بالدول الساحلية التي يحاذيها طريق الإبحار، والمراكز الأمنية فيها ، وكيفية الاتصال بها والتي يمكن الاتصال بها وطلـب التـدخل للمساعدة عند الحاجة.

٤- المحافظة على سرية المعلومات وخطة الأمن المعدة ، وعدم الحديث مـع أي شخص عند النزول في الموانئ حول البضائع والنقد المحمول في السفينة[٣].

٥- يجب أن تغطي خطة أمن السفينة ما يلي:

- تعزيز المراقبة واستـخدام الأضـواء، ومـعدات المراقبة والكشـف.

---

[١] المنظمة البحرية الدولية : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، ص١٥ .

[٢] المنظمة البحرية الدولية: نشرة الحلقة العلمية لندوة الأمن البحري بالإمارات، عـام ٢٠٠٢، ص ٢٠، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

[٣] المنظمـة البحريـة الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع علـى شـبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety) .

- إجراءات الإنذار عبر الراديو الواجب إتباعها، ونماذج طلب المساعدة.
- تدابير التصدي التي يقوم بها الطاقم في حال اكتشاف هجوم محتمل أو شـن هجوم فعلي.
- التقارير الواجب رفعها بعد محاولة هجوم ، أو وقوع هجوم فعلي.

يجب أن توضح خطة أمن السفينة للربان وأفراد الطاقم الأمني خصوصاً المخاطر التي قد تواجههم سواء هجمات القراصنة أو النهابين المسلحين أو غيرهم، وعلى وجـه الخصوص فإن هذه الخطة يجب أن تتناول الأخطار التي قد تحدث حينما يقـوم طـاقم السفينة بإجراءات المواجهة والتصدي التي تأخذ طابع العنف بكـبح الهجـوم، وأهـم الإجراءات التي يجب القيام بها هو الكشف المبكر لهجومٍ محتمل، ثـم القيـام بتـدابير التصدي العنيفة حينما يشن الهجوم، أو عندما يحاول المهـاجمون أن يمتطـوا ظهـر السفينة على وجه الخصوص .

ووفقاً لخطة أمن السفينة، فإن من الواجب إقفال وضبط كل الأبواب المفضية إلـى برج القيادة ، وغرفة المحركات، و حجيرات عدة التوجيه، و قمرات الضباط، وأماكن معيشة الطاقم وخصوصاً في المناطق الخطرة ، كما ينبغي معاينتها بانتظام للتأكد مـن إقفالها ، حتى لا يصل القراصنة إليها فجأة.

ومن المهم أن يتسم أي تصدٍ لحادث ما بحسن التخطـيط والتنفيـذ، وأن يكـون المنخرطون فيه على إطلاع قدر المستطاع على أجزاء السفينة، ولذلك يجب أن يتلقـى منسوبي قوات الأمن والتصدي لأعمال القرصنة والنهب المسلح ضد الـسفن، سـواء أكانت في البحر أو في الميناء، تدريباً على السمات والأشكال العامة لأنواع السفن التي تزداد احتمالات مواجهتها، كما يتعين على أصحاب السفن التعاون مع قـوات الأمـن التابعة للدول والسماح لها بالنفاذ إلى السفن وتمكينها من الإطلاع عند الحاجة [١].

---

[١] المرجع السابق .

المطلب الثاني
خطة أمن السفينة وتدابير المنع

وضعت المنظمة البحرية الدولية وفق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية متطلبات من أهمها وضع خطة أمن السفينة شاملة ضد أي مخاطر ومن أهم هذه المخاطر حوادث القرصنة البحرية ، لهذا سوف أتناول خطة أمن السفينة ضد القرصنة البحرية في ضوء ما تقترحه المنظمة البحرية الدولية[١] .

وتشمل عدة خطوات ضرورية يجب الالتزام بها إنفاذاً للجانب الوقائي في خطة أمن السفينة خصوصاً في المناطق الخطرة تقوم على عدة مواد:

١- التأكد من ملائمة خطة أمن السفينة بصفة مستمرة والتي يجب أن تكون مرنة وتتلائم مع الظروف حسب منطقة الإبحار.
٢- التثبت باستمرار من سلامة خط الإبحار، وملائمة وقت الرسو .
٣- استمرار الحراسة واليقظة على السفينة سواء الحراسة الرادارية أو العادية.
٤- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال ، ومتابعة الحراسة الترددية والراديوية ، وتدقيق نماذج رسائل السفينة المعيارية للوقوف على ظروف المنطقة القريبة.
٥- التأكد من صلاحية الإضاءة وأجهزة الإنذار وإقفال المناطق الهامة.
٦- التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة وجاهزية الأسلحة النارية وخراطيم المياه.
٧- تقييم مدى القدرة على المناورات التملصية[٢].

---

[١] المنظمة البحرية الدولية: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، ص١٥ .

[٢] التملصية : بمعنى أنملاص الشيء أفلت ، وهي تعني المناورة ومحاولة السفينة التي تتعرض للهجوم التخلص من سفينة القرصنة عن طريق حركة الدفة الثقيلة ومحاولة الدوران بحيث تحدث موجات مائية تمنع سفينة القرصنة من الاقتراب .
- انظر : الرازي ، مختار الصحاح ، مادة ملح ، ص٢٩٨ .

٨- المحافظة على سرية المعلومات وعدم التحدث بأجهزة الاتصال عـن حمولـة السفن والأشياء الثمينة المنقولة حتى لا تلتقط من قبل القراصنة [١].

وسوف أشرح أهم هذه الإجراءات بالتفصيل فيما يلي :

١- التأكد من ملائمة خطة أمن السفينة بصفة مستمرة:

ينبغي أن تكون خطة أمن السفينة عند إبحارها ملائمة ومناسبة لأي متغيرات قـد تحدث وتأخذ باعتبارها كل احتمالات أعمال القرصنة والنهب المسلح ، ومن الواجـب أن تكون باستمرار على نحو يراعي المخاطر التي قد تحدث ، وقدرات أفراد الطـاقم المتواجدين ، وتدريبهم ، وتحدد المناطق المحمية على متن السفينة، وتتـابع جاهزيـة معدات المراقبة المطلوبة [٢].

٢- التثبت باستمرار من سلامة خط الإبحار وتجنب الأماكن الخطرة وملائمة وقت الرسو:

على السفن أن تبتعد في طريقها قدر الإمكان عن المناطق التي عرفت بوقـوع هجمات فيها، كما ذكر البكر في ندوة الأمن البحري ، وأن تسعى إلى تفـادي مواقـع الاختناق، وإذا كانت السفن تقترب من موانئ وقعت فيها هجمات على سفن راسـية لا على سفن مبحرة ، وكان من المعروف أن على السفينة أن ترسو خارج الميناء لبعض الوقت ، فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو عن طريق خفض سرعة الإبحار، أو إطالة الطريق للبقاء بعيداً عن الشاطئ ، ومن ثم اختصار الفترة التي تكـون فيهـا السفينة راسية ومعرضة للخطر [٣] .

---

(١) المنظمـة البحريـة الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع علـى شـبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

(٢) المرجع السابق ، ص ١٥ .

(٣) نقلاً عن : مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، ج١ ، ص٣٢٨ .

- المنظمـة البحريـة الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لنـدن ، ٢٠٠٢م ، الموقـع علـى شـبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

وقبل الدخول إلى أي منطقة ، وقعت فيها الهجمات فإن على طاقم السفينة التمرن على الإجراءات المدرجة في خطة أمن السفينة وإتقانها، ومن الواجب التدرب بشكل شامل على إشارات الإنذار وإجراءاته ، وإذا كان من المزمع إعطاء التعليمات عبر شبكة مكبرات الصوت أو أجهزة الراديو الشخصية فمن الواجب أن تكون مفهومة للجميع.

ويجب إقفال أو ضبط كل نقاط النفاذ إلى السفينة ، وإغلاق أي منطقة أساسية بعناية خصوصاً عند الرسو ، أو خلال الإبحار في المناطق المتأثرة بالهجمات، ومن الواجب تدريب الطواقم على استخدام أي معدات إضافية للمراقبة ، وينبغي أن يستند التخطيط والتدريب على أساس أن الهجوم سيقع لا على الاعتقاد بأنه لن يحدث ، ثم يقع فجأة [1].

٣- استمرار المراقبة واليقظة على السفينة سواء الرادارية أو العادية :

من الواجب أن يظل حراس الأمن في الميناء أو عند المرسى على متن السفن المختلفة على اتصال مع بعضهم البعض ومع سلطات الميناء أثناء حراستهم ، وتقع مسئولية تدقيق سيرة مثل هؤلاء الحراس على عاتق شركات العاملين الأمنيين التي يجب أن تخضع بدورها لتمحيص السلطات نظراً لحساسية مهامهم .

وأثناء الإبحار فإن الحفاظ على اليقظة والتنبه يعتبر أمراً أساسياً ، وفي بعض الأحيان لا يكتشف الهجوم إلا عندما يظهر المهاجمون على برج القيادة في قمرة الربان وهذا دليل على عدم المراقبة ، أو ضعفها، ويتيح الاكتشاف المسبق لهجوم محتمل فرصة إطلاق الإنذار، وتنبيه السفن الأخرى ، وإبلاغ السلطات الساحلية، واتخاذ مناورات للتخلص من القرصنة ، أو الشروع في إجراءات أخرى للتصدي، ويمكن

---

[1] المنظمة البحرية الدولية: نشرة الحلقة العلمية لندوة الأمن البحري بالإمارات، عام ٢٠٠٢، ص ٣٠، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

للإشارات الدالة على أن السفينة متنبهة إلى أن هناك من يقترب منها أن تساعد في تراجع من ينوي الهجوم عن ذلك ، وحينما تكون السفن في المناطق التي تقع فيها الهجمات ، أو عند اقترابها منها، فإنه من الواجب تعزيز خفارات برج الملاحة ، كما يتعين تطقيم الرادار باستمرار، مع ملاحظة أنه قد يكون من العسير اكتشاف مركب سريع منخفض على شاشات رادار السفينة، فيمكن أن يوفر رادار منخفض في الخلف يوفر تغطية رادارية إضافية قادرة على اكتشاف أي مركب صغير يقترب من الخلف حينما تكون السفينة مبحرة ، كما أن استخدام رادار يختي في موقع مناسب حينما تكون السفينة راسية قد يوفر أيضاً تحذيراً عند اقتراب أي مركب من السفينة [1].

يجب وضع مراقبة رادارية وبصرية بالنواظير متواصلة للمركب الذي يشتبه فيه ، ويكون ملاحقاً للسفينة عند إبحارها والذي قد يستطيع الاقتراب بسرعة عند شن هجوم، ومن الواجب أن تعامل المراكب الصغيرة بالشك والارتياب خصوصاً تلك التي سرعتها تماثل سرعة السفينة ، وتبحر على مسارٍ موازٍ لها، وعند ملاحظة مركب مشبوه فإن من المهم الحفاظ على المراقبة بدقة ، ومراقبة جميع الجهات خشية أن يكون المركب الأول مجرد طعم بهدف امتطاء السفينة من مركب ثانٍ بينما يكون الانتباه مركزاً على المركب الأول، وعلى الشركات التي تملك سفناً ترتاد بصورة متكررة المناطق التي تقع فيها الهجمات أن تنظر في أمر شراء واستخدام المزيد من الأجهزة البصرية والإلكترونية المتطورة بغية تعزيز قدرات الحراسة الرادارية والبصرية على حد سواء إزاء مراكب المهاجمين ، واستقطاب الكوادر البشرية المدربة لتشغيلها ، والقيام بإنزال الأمن في السفينة [2].

---

[1] المرجع السابق ، ص ٣٠ .

[2] المرجع السابق .

- فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري البحري ، ج٢ ، ص٣٥.

٤- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال واستمرار المراقبة الراديوية:

يجب أن تكون أجهزة الاتصال سليمة ، وفعالة ، ويكون هناك شخص مفـوض مسئول عن الاتصالات يقوم بالعمل على الدوام حينما تكون السفينة في المناطق التـي تقـع فيها الهجمات ، أو عند اقترابها منها.

وقبل الدخول إلى مناطق وقعت فيها الهجمات إذا كانت السفينة لا تمتلك أجهـزة للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية الذي يقوم بالتحديث الأوتومـاتيكي لبيانـات "موقع السفينة" كجهاز مساعد مصاحب للملاحة الإلكترونية، فإنه لابد من إدراج موقع السفينة على فترات منتظمة في أجهزة الاتصالات الخاصة بمتابعـة المواقـع ، ومـن المناسب أن يقوم أطقم السفن بتشغيل برنامج إنذار GMDSS INMARSAT "C" قبـل دخول المناطق الخطرة لاستخدامه عند الضرورة [١].

ويجب الحفاظ على الاتصال بواسطة راديو السفينة بصفة متواصلة مع السلطات الساحلية ، أو البحرية عندما تكون السفينة في المناطق التي وقعت فيها الهجمات ، كما ينبغي الإبقاء على استماع متواصل على كل ترددات الاستغاثة والـسلامة، خـصوصا القناة ١٦ ذات التردد العالي وعلى التردد ٢,١٨٢ كيلو هرتز، وكذلك كل القنـوات أو الترددات الأخرى التي يمكن أن تكون السلطات المحلية قد حددتها لمنـاطق معينـة ، ويجب على السفن أن تقوم برصد كل النشرات الإذاعية لمعلومات الـسلامة البحريـة المتعلقة بالمنطقة التي تبحر بها ، وعلى أصحاب السفن أن يعملوا على تركيب جهـاز استقبال مكرس لهذا الغرض، لضمان عدم تفويت أي إذاعات عاجلة تخص التحذير أو الاستغاثة ونحو ذلك .

وفي حالة ملاحظة تحركات مشبوهة قد تؤدي إلى هجوم وشيك فإنه ينصح بأن تتصل السفينة بمركز تنسيق الاتصال القريب منها ، أو بمحطات الراديو التـي تكـون

---

(١) فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري البحري ، ج٢ ، ص٣٥.
- المنظمـة البحريـة الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لنـدن ، ٢٠٠٢م ، الموقـع علـى شـبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

السلطات المحلية قد أوصت بها لمناطق معينة من باب الاستعداد ، وحين يعتقد الربان أن هذه التحركات يمكن أن تشكل خطراً مباشراً على الملاحة فإن من الواجب النظر في أمر بث إشارة السلام "رسالة خطر" "إلى كل المحطات" كتحذير للسفن الأخرى في الجوار، وكإبلاغ لمركز تنسيق الإنقاذ القريب سبق تحضير الاتصال معهم، ويجب بث رسالة الخطر بلغة واضحة على التردد العالي جداً لضمان سماعها ، وعلى القنوات المخصصة للاستغاثة.

ويتعين في هذه الأحوال استخدام نماذج رسائل السفن المخصصة ، وتقارير الإنذار الأولية ، وتقارير المتابعة المتعلقة بالقرصنة البحرية على السفن[١] .

٥- التأكد من صلاحية الإضاءة وأجهزة الإنذار وإقفال المناطق الهامة:

على السفن استخدام الحد الأقصى من الإضاءة المتاحة المتماشية مع الملاحة الآمنة ، مع مراعاة أحكام ولوائح منع التصادم، وينبغي ترك أنوار الخلف والجوانب مضاءة إذا كان يمكن القيام بذلك دون تعريض الملاحة للخطر، ولا يجوز للسفن إبقاء أنوار السطح مضاءة عند الإبحار، حيث أن ذلك قد يوهم السفن الأخرى أنها راسية، كما أنه بإمكان الأنوار الكاشفة ذات النطاق الواسع أن تضيء المنطقة الواقعة في مؤخرة السفينة وتساعد على رصد كل من يقترب منها ، ويمكن استخدام أضواء أجهزة إسقاط بانتظام للبحث عن المراكب المشبوهة بواسطة التوجيه الراداري إن أمكن، وعلى أفراد الطاقم القائمين بالخدمة في المناطق الخارجية للسفينة حينما تكون راسية أو مبحرة أن يتفادوا الظهور بشكل مكشوف لأن ذلك قد يعرضهم للاحتجاز على يد المهاجمين أو إطلاق النار عليهم [٢].

---

[١] انظر : فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري البحري ، ج٢، ص ٣١، ٣٢.

- المنظمة البحرية الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety)

[٢] المرجع السابق ، ص ٣٢ ، ٣٣ .

وهـناك اقتـراحات باعتماد تدبير تعتيم السفن باسـتثناء الأضـواء الملاحيـة الإلزامية، ويمكن أن يمنع ذلك المهاجمين من معرفة النقاط الحساسة عند اقترابهم مـن السفينة، مع العلم أن إضاءة أنـوار السفينة عند اقتراب المهاجمين قد ينبههم إلى أنهـم قد شوهدوا وانكشف أمرهم قبـل مباشرة الهجوم، ويمكن أن يدفعهم ذلك إلى الإقـلاع عن الهجوم، خشية الفشل في إتمامه (١).

وتطبيقاً لخطة أمن السفينة، فإن من الواجب إقفال كل الأبواب المفضية إلى برج الملاحة، وغرفة المحركات ، وحجرة التوجيه، وقمرات الـضباط، وأمـاكن معيـشة الطاقم، كما ينبغي تفقدها بانتظام، ويتعين أن يكون هناك مناطق محمية أو مقفلـة فـي السفينة ، يصعب على المهاجمين اختراقها مع النظر في أمر إنشاء نظم خاصة لضبط النفاذ إلى المناطق المقفلة للسفينة، ويجب إقفال الفتحات والنوافذ التي تتيح الوصول إلى مثل هذه الأماكن، كما يجب إقفال المناور وتثبيتها، ويتعين تعزيز الأبـواب الداخليـة ضمن المناطق المحمية التي تفضي مباشرة إلى المناطق الأساسية مثل برج الملاحـة، وغرفة الراديـو، وغرفة المحركات، وقمرة الربان، وأن تجهز هذه المنـاطق بـنظم الإنذار الأوتوماتيكي .

مع ملاحظة أن إقفال الأبواب التي تتيح الدخول والخروج من المناطق الهامة أو الأساسية ، قد يثير القلق بشأن السلامة في حال وقوع حـادث أو حريـق ، وفـي أي وضع ، فالمتعارف عليه عند تنازع السلامة والأمن فإنه من الواجب ترجيح متطلبات السلامة إذا لم يمكن التوفيق بينهما (٢).

---

(١) - المنظمـة البحريـة الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع على شـبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

(٢) انظر : فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغـش التجـاري البحـري ، ج٢، ص٣٢، ٣٣.

٦- التأكد باستمرار من صلاحية مشاعل الاستغاثة وجاهزية الأسلحة النارية وخراطيم المياه :

من الإجراءات الهامة في خطة أمن السفينة أثناء الإبحار ، التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة وجاهزيتها للاستخدام عند الحاجة والاشتباه بأي هجوم قرصني حتى لا يفاجأ طاقم السفينة بعدم جاهزيتها إضافة إلى التأكد من جاهزية وسلامة خراطيم ومضخات المياه التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم ، وإذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب التأكد من سلامتها مع التأكيد على أن المنظمة البحرية الدولية لا تؤيد حمل الأسلحة النارية بكثرة على السفن لأنها قد تكون هدف للقراصنة ، وقد تستخدم سلباً إذا تمكنوا من الاستيلاء عليها[١].

٧- تقييم مدى القدرة على المناورات للتخلص من القراصنة:

يجب أن يكون لدى طاقم السفينة دراية ومعرفة بمدى قدرتهم على المناورة والتملص بواسطة حركة السفينة المتفاوتة عند التعرض للهجوم ليتم تطبيق ذلك عند التعرض له ، وفي حالة تبين أنه ليس لديهم القدرة على ذلك يجب اللجوء لتطبيق طرقاً أخرى أكثر فاعلية [٢].

٨- عدم التحدث بأجهزة الاتصال وسرية المعلومات :

يسعى القراصنة إلى التصنت على أجهزة الاتصال التابعة للسفن والتقاط المحادثات ومن هذا المنطلق فإنه يجب على طاقم السفينة عدم التحدث والإفصاح عن الأشياء الثمينة المنقولة على متن السفينة حتى لا تكون عرضة للخطر[٣].

---

[١] المنظمة البحرية الدولية : نشرة لندوة الأمن البحري بالإمارات، عام ٢٠٠٢، ص٣٠ : ٣٣، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

[٢] المرجع السابق ، ص ٢٨ : ٣٤ .

[٣] المنظمة البحرية الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

المطلب الثالث
مرحلة التصدي وتنفيذ خطة أمن السفينة

التصدي : يقصد بالتصدي هو عدم إتاحة الفرصة لمجرم شرع في ارتكاب جريمته لإكمالها، ويختلف التصدي عن المنع ، فإجراءات المنع تكون قبل الشروع بالجريمة ، أما بعد الشروع بالجريمة فتبدأ مرحلة التصدي لها [١].

وتشمل هذه المرحلة إجراءات معينة يجب القيام بها عند : الاشتباه ، وعند تأكد الهجوم، وأثنائه، وبعد ذلك تبدأ مرحلة ما بعد الهجوم ، وهناك قواعد هامة يجب الأخذ بها في كل مرحلة من هذه المراحل:

المرحلة الأولى الاشتباه بالهجوم

يجب في هذه المرحلة العمل على أمرين أساسيين هما : الاكتشاف المبكر من جهة ، وتفعيل الاتصال بأجهزة الأمن القريبة وبث رسائل التنبيه للسفن بأي طريقة من جهة أخرى .

١- الاكتشاف المبكر للهجوم :

يعتبر الاكتشاف المبكر للمهاجمين خط الدفاع الأول، وفي حال نجاح المراقبة، فإن مركب القرصنة سوف يكتشف في الوقت المناسب، وفي هذه المرحلة تحديداً يجب العمل فوراً على إبلاغ قوات الأمن في أقرب دولة ساحلية أو شاطئية عبر مركز تنسيق الإنقاذ، وذلك باستخدام نموذج رسائل السفن المعد لذلك، ومن الواجب تحذير أفراد الطاقم والطلب إليهم التوجه إلى مراكزهم الدفاعية إن لم يكونوا فيها بالفعل[٢].

٢- تفعيل الاتصال مع المراكز الأمنية والإبلاغ واستعداد الطاقم:

---

[١] شاسبوغ ، يوسف شمس الدين : منهج الوقاية في الشريعة الإسلامية ، مجلة الأمانة ، (أكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة ، مسقط ، عمان ، ١٤٢٢هـ) ، عدد ١٣ ، ص١٣ .

[٢] المنظمة البحرية الدولية : الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

تفعيل الاتصال هو الخطوة التي تسبق الإبلاغ الفعلي فإذا لم تكن السفينة على اتصال مسبق بقوات الأمن في الدولة الساحلية القريبة ، فإنه من الواجب بذل الجهود لإقامة الاتصال بمجرد الاشتباه ، وحتى قبل الاكتشاف الفعلي ، للتأكد من جاهزية الاتصال دون إبلاغ الأمن عن شيء حتى يتم التأكد من أن هناك هجوم ، ويجب حث الطاقم ليكون على استعداد ، كما ينبغي عند اكتشاف الهجوم أن تطلق السفينة مجموعة من الإشارات الصوتية والضوئية لتحذير السفن الأخرى القريبة بأن هناك هجوماً يوشك أن يقع عليها ، مع مراعاة الأنظمة والقواعد التي تطبقها الدولة إذا كانت في مياه إقليمية.

المرحلة الثانية: الإجراءات عند تأكد الهجوم القرصني

تشمل هذه المرحلة ثلاث خطوات: الأولى قبل تمكن القراصنة من الصعود إلى السفينة ، والثانية بعد تمكنهم من الصعود، والثالثة في حالة السيطرة على السفينة.

الخطوة الأولى :

قبل صعود القراصنة سيكون التوقيت خلال هذه الخطوة بالغ الأهمية، وفي حال التأكد بأن صعود المهاجمين إلى ظهر السفينة أصبح أمراً وارداً فإنه من الواجب توجيه الأوامر إلى كل أفراد الطاقم بالتوجه إلى مواقعهم المحددة وفق الخطة ، وإتباع الخطوات التالية :

١ - الإنذار:

ينبغي إطلاق إشارات الإنذار، بما في ذلك صافرة السفينة عند اقتراب المهاجمين ، التي يمكن أن تساهم في تشتيت تركيزهم جميعاً وتثبط عزائمهم ، ويجب تحديد نقاط الصعود التي يحاول القراصنة الدخول منها، وإعلانها على أفراد الطاقم الموجودين في المواقع ، ويجب ترك الأماكن المكشوفة واختيار المسار المناسب للعودة إلى الأماكن الآمنة، حفاظاً على سلامتهم ، وعلى طاقم السفينة استعمال عمليات البث عبر الراديو لتحذير حركة النقل البحري القريبة من مخاطر الهجمات دون

استعمال مشاعل الاستغاثة التي يتعين استخدامها حصراً حينما يرى الربان أن أعمال المهاجمين تعرض سفينته للخطر، على شرط أن تسمح اعتبارات الـسلامة الملاحيـة بذلك ، وفي هذه المرحلة على الربان أن ينظر في أمر التخلص من مركب المهاجمين بالاعتماد على المناورات من خلال حركات عجلة القيـادة الثقيلة وفق خطة الـسفينة المعدة مسبقاً لهذه المرحلة [١].

٢- محاولة اللجوء إلى المناورات التمليصة والمراوغة:

يهدف استخدام المناورات بإحداث أمواج عن طريق حركة السفينة ودورانها إلى ردع المهاجمين ، أو تأخير صعودهم إلى ظهر السفينة ، وإلى إتاحة الفرصة أمام كـل أفراد الطاقم للاحتماء بالمناطق المحمية ، والاستعداد للمرحلة التالية من التصدي ، وقد يؤدي استمرار مناورات عجلة القيادة الثقيلة إلى التقليل من ثقة المهـاجمين بأنفـسهم وأنهم لن يتمكنوا من إتمام الهجوم ، ومن ثم التراجع ، وينبغي عدم اللجوء إلـى هـذه المناورات إذا لم يكن الربان واثقاً من أن بمقدوره اسـتخدامها بـصورة مفيـدة ودون تعريض من هم على متن السفينة للخطر، ولا يجوز استخدام منـاورات مـن هـذا النـوع في الميـاه المحصورة، أو المكتظة، أو القريبة من الشاطئ ، أو مـن جانـب السفن المقيدة بغواطسها في المياه العميقة ، أو المحصورة كما في مضيق ملقا ، أو قناة السويس على سبيل المثال[٢] .

٣- استخدام الخراطيم لمنع المهاجمين من الصعود:

---

[١] المنظمة البحرية الدولية : نشـرة لندوة الأمن البحري بالإمارات، عام ٢٠٠٢، ص ٣٦، الموقع على شبكة الإنترنت (// :www.imo.org/Safetyhttp).

- المنظمـة البحريـة الدولية: الإشارة رقم T ١/١٣٠٥١ لندن ، ٢٠٠٢م ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety)

[٢] المرجع السابق .

- House, D.J, The Command Companion of Seamanship Techniques , Volume 3 , Butterworth Heinemann, Oxford, 2000, pp121 – 122 .

يجب النظر في أمر استخدام خراطيم المياه إذا لم تفلح المناورات في التخلص من المهاجمين ، وتشير تقارير المنظمة البحرية إلى أنه قد ينجح الضغط المائي البالغ ٨٠ رطلاً للبوصة المربعة بالفعل في ردع وصد المهاجمين، ولا يكون على المهاجم فحسب مجابهة اندفاع المياه فقط ، بل إن الماء قد يغمر قاربه ويلحق الضرر بالمحرك والنظم الكهربائية فيه ، ويجب دراسة إمكانية توفير تجهيزات خاصة لتوجيه الخراطيم بما يوفر الوقاية لمشغل الخرطوم ، وبالإمكان تنفيذ ذلك في ضوء خطة تعيد تهيئة وربط الخراطيم لتشغيلها فور تلقي إشعار مفاجئ في حال اكتشاف هجوم وصدور أمر باستخدامها [١].

ثانياً- مرحلة ما بعد صعود المهاجمين :

حينما يتمكن المهاجمون من الصعود إلى السفينة فإن تدابير الربان والطاقم وفق خطة أمن السفينة يجب أن تهدف إلى تحقيق المستوى الأقصى من السلامة لمن هم على متن السفينة ، والعمل على بقاء الطاقم متحكماً بملاحتها من جهة ، والتصدي للمهاجمين ودفعهم لمغادرة السفينة في أقرب وقت من جهة أخرى دون تحقيق مآربهم، ومن أهم ما تتضمنه هذه المرحلة .

١- العمل على تأمين الركاب والطاقم :

تعتمد الخيارات المتاحة للربان والطاقم على مدى خطورة المهاجمين ، واستعدادهم وتسليحهم ، ومدى تمكنهم من السيطرة على السفينة ، ومدى استطاعتهم الوصول إلى المواقع الهامة مثل برج الملاحة أو غرفة المحركات، ومدى قدرتهم على احتجاز أفراد من الطاقم ، لإجبار باقي طاقم السفينة على الامتثال لرغباتهم، وحتى لو كان كل أفراد الطاقم بأمان ضمن المناطق المحمية أو المقفلة ، فإن على الربان أن ينظر في المخاطر التي يمكن أن يحدثها المهاجمون خارج تلك المناطق، فقد يستخدمون قنابل حارقة لإشعال حريق في السفينة ، وتزداد

---

[١] المرجع السابق .

الخطورة ، إذا كانت السفينة تنقل مواد قابلة للاشتعال مثـل : المـواد الكيميائيـة ، أو البترولية [١].

٢- محاولة الدفاع ومقاومة القراصنة :

يجب على طاقم أمن السفينة وفقاً لخطة أمن السفينة المعدة سلفاً القيام بالمقاومـة والتصدي للقراصنة وإقناعهم بترك السفينة، واستخدام هذا التكتيك يكـون مناسـب إذا أمكن القيام به دون تعريض الطاقم لأي خطر والذي يفترض أنه سبق التدريب عليـه وبعد التأكد أن عدد أفراد الطاقم المنخرطين في مهمة التـصدي يفـوق العـدد الـذي سيواجهونه من المهاجمين ، بالإضافة إلى التأكد من القدرة على ردهم ، ولا يفضل أن يسعى أفراد الطاقم إلى قطع الطريق بين المهاجمين ومركبهم ، أو إلى أسر المهاجمين إذ أن ذلك قد يزيد من المقاومة التي يبديها المهاجمون، وهو ما يـصعد بـدوره مـن الخطر الذي تواجهه السفينة [٢].

٣- مغادرة المهاجمين .

بعد انسحاب المهاجمين دون تمكنهم من السيطرة على السفينة فإنه يجب إتبـاع الخطوات المعتادة وفق خطة أمن السفينة في مرحلة ما بعد الهجوم ، وفي حال تمكـن الطاقم من القبض على أحد المهاجمين فإنه يحتجز ، وينبغي اتخاذ التدابير لتسليمه إلى مسئولي قوات الأمن التابعة لأقرب دولة ساحلية ، ومن الواجب تقديم أي معلومات أو أدلة تتعلق بالحادثة إلى السلطات التي تتسلم المهاجم المعني والتعاون معها [٣].

الخطوة الثالثة: عند سيطرة المهاجمين على السفينة .

يتجاوز القراصنة في بعض الأحوال العقبات والعوائق التي أعدها طاقم الـسفينة تنفيـذاً لخطة الأمن المقررة ، فإذا تمكن المهـاجمون مـن الـسيطرة علـى غرفـة المحركات ، أو برج الملاحة ، أو احتجزوا أفراداً من الطاقم، أو كان بمقدورهم تشكيل

---

[١] المرجع السابق ، ص٣٦ .

[٢] المرجع السابق .

[٣] المنظمة البحرية الدولية : نشـرة الحلقـة العلمية لندوة الأمن البحـري بالإمـارات، عـام ٢٠٠٢، ص٣٦ ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

خطر داهم على سلامة السفينة، فإنه على الربان أو الضابط المسؤول أن يظل هادئـاً وأن يسعى إلى التفاوض مع المهاجمين بهدف الحفاظ على سيطرة الطاقم على ملاحـة السفينة بالمقام الأول ، وتخليص الرهائن إن وجدوا ، مع حث المهاجمين على مغادرة السفينة في وقت مبكر [١].

وفي حال تمكن المهاجمون من السيطرة بشكل مؤقت على السفينة، فإنـه علـى أفراد الطاقم أن يتركوا تسجيلات الدوائر التلفزيونية المغلقة قيد العمل إذا أمكن ذلك.

المرحلة الثالثة: انتهاء الهجوم بالقبض على القراصنة أو انسحابهم .

في هذه المرحلة يجب إتباع الخطوات التالية .

١- إعداد تقارير ما بعد الهجوم وتحريز التسجيلات المـصورة مثـل شـرائط الدارات التلفزيونية المغلقة.

٢- حماية موقع الجريمة.

٣- جرد ممتلكات العاملين.

٤- فتح المناطق المغلقة ، ونزع الخراطيم ، وإعادة السفينة إلى الأوضاع العادية من الحراسة والإضاءة.

٥- تصوير مكان الحادثة إذا أمكن ذلك

١- إعداد التقارير وتحريز التسجيلات المصورة .

فور ضمان سلامة السفينة والطاقم فإن من الواجب رفع تقرير ما بعد الهجوم إلى مركز تنسيق الإنقاذ المعني، ومن خلاله إلى قوات أمن الدولة الساحلية القريبة ، توضح في هذا التقرير كل البيانات المطلوبة والمعلومات المتصلة بهوية الـسفينة ، وموقعهـا ومن الواجب الإبلاغ عن أي إصابات في صفوف أفراد الطاقم وطلب إسـعافهم ، وأي أضرار لحقت بالسفينة، وكذلك تحديد الوجهة التي سلكها المهاجمون عند مغادرتهم مع

---

[١] المرجع السابق .

تفاصيل موجزة عن أعدادهم ووصف مركبهم وتسليحهم ، وفي حال اعتقـال الطـاقم لأحد المهاجمين فيتعين الإبلاغ عن ذلك في التقرير المذكور[١].

وإذا ما أسفر الهجوم عن وفاة أي شخص على متن السفينة ، أو إصابته بجراح خطيرة أو إلحاق أضرار جسيمة بالسفينة نفسها، فينبغي إرسال تقرير فوري إلى الجهة التي تتبع لها السفينة، وفي أي حال من الأحوال فإن التقرير عن الهجوم يعتبـر مهمـاً وحيوياً إذا تم التعامل معه بالشكل المطلوب.

ويتعين المحافظة على أي تسجيل للدارات التلفزيونية المغلقة ، أو أي تـسجيل آخر، ومن الواجب المحافظة على المناطق التي تعرضت للضرر أو للنهب وألا يمسها أفراد الطاقم بانتظار قيام قوات أمن الدولة الساحلية بتحقيقاتها الرسمية، وعلـى أفـراد الطاقم الذين احتكوا بالمهاجمين إعداد تقارير فردية عن الحادثة ، توضـح أي سـمات مميزة يمكن أن تساعد في التحديد لاحقاً لهوية المهاجمين ، كما يجب إجراء جرد كامل يتضمن وصفاً لأي أمتعة شخصية ، أو معدات ، أو بضائع مسلوبة [٢].

ويجب بعد الحادث مباشرة بعث تقرير متكامل إلى سلطات الدولة الساحلية التي وقع في مياهها الهجوم، وإلى الدولة التي تتبع لها السفينة إذا كان ذلك الهجوم قد حدث في أعالي البحار، ومن الضروري التعاون مع السلطات المختصة للدولـة الـساحلية ، والسماح لضباط الأمن بالصعود إلى السفينة ، وأخذ البيانات من أفراد الطاقم، وإجـراء التحقيقات الرسمية، والحصول على نسخ من أي تسجيلات للدارات التلفزيونية المغلقة، والصور وما إلى ذلك في حـال توفرهـا ، ويجب إعـداد هذه التقارير حتى لـو لـم ينجح الهجوم [٣].

---

[١] المرجع السابق ، ص٣٧ .

[٢] المرجع السابق .

[٣] المنظمة البحرية الدولية : نشـرة الحلقـة العلمية لندوة الأمن البحـري بالإمـارات، عـام ٢٠٠٢، ص٣٧ ، ٣٨ ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

٢- حماية موقع الجريمة:

يجب المحافظة على موقع الجريمة ، وآثار الهجوم التي خلفها القراصنة حتى تتمكن الجهات الأمنية من الإطلاع عليها واستخلاص الأدلة منها مع ملاحظة عدم السماح لأحد بالعبث بها.

٣- يجب جرد ممتلكات الركاب من الطاقم وغيرهم:

تجرد البضائع والممتلكات وتضبط المحاضر في كل ما تعرض للضرر، أو التلف، أو النهب من قبل القراصنة.

٤- فتح المناطق الهامة التي تم إغلاقها ونزع الخراطيم:

بعد انتهاء عملية القرصنة تماماً ومغادرة مناطق القرصنة وزوال التهديد فإن على ربان السفينة أن يوجه تعليماته بفتح الأماكن التي تتطلب إجراءات السلامة فتحها، ونزع الخراطيم والعودة إلى الأوضاع الطبيعية للحراسة والإضاءة[١].

يتضح لي أن هذه القواعد والإجراءات ذاتية يأخذ بها طاقم السفينة بقدر الإمكان ، وعلى الجهات الرسمية وسلطات الأمن في الدول التي يصل إليها البلاغ أن تباشر مهامها وفق الخطط والإجراءات التي تطبقها كل دولة.

المبحث الرابع
الإجراءات الإقليمية والجهود الدولية لمواجهة

---

[١] المرجع السابق ، ص٣٨.

القرصنة البحرية على السفن

تبذل جهود دولية وإقليمية وتتخذ إجراءات عديدة في سبيل الحد من جرائم القرصنة البحرية ، وسوف أتناول ذلك في هذا المبحث .

وفيه ثلاثة مطالب:

المطلب الأول:الإجراءات والجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية على السفن

المطلب الثاني: جهود المنظمات الدولية للحد من القرصنة البحرية على السفن

المطلب الثالث: دور مركز مكافحة القرصنة في ماليزيا وتعزيز الأمن البحري

المطلب الأول
الإجراءات والجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية على السفن

يقصد بالجهود الإقليمية هي تلك الجهود والإجراءات التي تتخذ في إقليم محدد ، حيث يعرف الإقليم بأنه " بلاد تسمى باسم خاص كإقليم الهند وإقليم اليمن ، والإقليم هو منطقة من مناطق الأرض تكاد تتحد فيها الأحوال المناخية والنظم الاجتماعية كالإقليم الشمالي والإقليم الجنوبي" [1] ، والمنطقة من الأرض التي يشير إليها التعريف السابق قد تكون تحت سلطة دولة واحدة ، أو عدة دول تتواصل بحكم الجوار، وما بينهما من روابط ، وعلاقات ومصالح ، وتتعاون في مجالات مختلفة بما فيها الجوانب الأمنية ، ومنها ما يخص مكافحة جريمة القرصنة البحرية ، حيث تتخذ الدول عدداً من الإجراءات ، كما تبذل جهوداً منفردة ، وتتعاون أيضاً مع دول الإقليم القريبة منها بشكل مباشر، أو عن طريق المنظمات الإقليمية التي تُؤسس للتعاون بينها ، وتنسق

---

[1] انظر : مجمع اللغة العربية : المعجم الوسيط ، ج٢ ، ص٧٥٦ ، ٧٥٧ .

الجهود لمواجهة الظاهرة ، وعلى هذا الأساس سوف أتناول الجهود والإجراءات الإقليمية على شقين: الأول: الجهود والإجراءات المنفردة التي تقوم بها الدولة وكذلك التعاون المباشر بين الدول ، والثاني – الجهود عبر المنظمات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية .

أولاً – إجراءات المكافحة المنفردة وجهود التعاون المباشر بين الدول :

وتقوم هذه الإجراءات على ثلاثة مرتكزات هي :

١ – الأجهزة الأمنية المختصة:

تكلف الدول غالباً أجهزة حرس السواحل ، أو حرس الحدود حسب التسمية التي تقررها الدول على أنها الجهة المسئولة عن أمن السفن وحمايتها من الإغارة طالما كانت السفن تعمل بصفة نظامية ، وتطبق قواعد الإبحار والأمن في مياهها الإقليمية، كما أنها الجهة المسئولة عن مباشرة الحوادث ومطاردة القراصنة ، لذلك لابد من وجود تعاون وثيق بين أجهزة حرس السواحل والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان، ويقوم حرس السواحل بتنبيه السفن الداخلة إلى مناطق خطرة بأن عليها أن تدرك خطورة الهجوم ، وما يسببه من خسائر، وأن عليها أن تأخذ الاحتياطات اللازمة لزيادة مستوى المراقبة، والأمان على سطح السفينة، وتوفير الوسائل اللازمة لمقاومة الهجوم.

كما يعمل جهاز حرس السواحل أو حرس الحدود في الدول المتقدمة وفي الدول التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة وتدريب أفراده جيداً على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مباشرة الحوادث ، لأنه بدون إجراءات وخطط منظمة سبق التدريب عليها تصعب المواجهة ويتزايد الخطر الناتج عن الهجوم ، والخسائر التي تنتج عنه ، وهذه الإجراءات تأخذ بها معظم الدول وهو ما يتم تطبيقه في المملكة العربية السعودية ، حيث ينص نظام أمن

الحدود في المادة (١) على إسناد هذه المهام لجهاز حرس الحدود [1]. ويمثـل حـرس الحدود المملكة في اجتماعات المنظمة البحرية مع الجهات الحكومية الأخرى كـوزارة النقل وغيرها .

٢ - تأمين الموانئ ووضع الخطط اللازمة لحمايتها :

تنطلق هجمات القراصنة البحريين من المـوانئ التـي تـضعف فيهـا الـسيطرة والإجراءات الأمنية، وقد يتمكن القراصنة من التحرك بأسلحتهم ، أو التسلل إلى السفن لتسهيل عملية الاقتحام من قبل قراصنة آخرين، مع احتمال انطلاقهم بزوارق صـغيرة من الأرصفة التي لا تخضع للإجراءات الأمنية مطلقاً ، أو الجزر المهجورة وهذا أقل خطورة ، ولهذا فإن إحكام السيطرة الأمنية على الموانئ من شأنه أن يحد من عمليات القرصنة البحرية ، ولهذا تضمنت المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO) عام ٢٠٠٣م التأكيد على الدول لوضع خطط أمن لكل ميناء وتضمنت إجراءات تساعد على إحكام السيطرة على الموانئ، وتحد من عمليـات تسلل عناصر القرصنة إلى السفن كما تضمنت عدة قواعد إرشاديه وتوجيهات للـدول تسير في ضوئها عند وضع خطط أمن الموانئ .

٣ - التعاون المباشر بين الدول :

تعمل كل دولة حسب إمكانياتها على دعم وتطوير خططها الأمنية والتعاون مع الدول المجاورة لتطوير قوات حرس السواحل عن طريق المناورات ، وأداء عمليـات مشتركة مع القوات البحرية مثلما يحدث في الهند وتايلاند ، كما قامت بعـض الـدول بتأسيس مركز لمكافحة القرصنة ، مثلما عملت البرازيل حيث أنشأت فرقـة خاصـة لمكافحة القرصنة في ميناء ريود جانيرو ، ويجري التعاون بين الدول عن طريق دعم الدول الفقيرة التي تعاني من هذه المشكلة مثل دعم الـصين لحـرس الـسواحل فـي

---

[1] انظر : الشايقي، سليمان بن عبد اللطيف :الموسوعة الحديثة في الأنظمة السعودية (إدارة الموسوم ، الرياض، المملكة العربية السعودية ، ط ٣ ، ١٤٢٠هـ) ، ج٥ ، ص555 : ٥٥٧ .

- المديرية العامة لحرس الحدود : نظام أمـن الحـدود ولائحته التنفيذية (د.ن ، د.ط ،١٤٢٦ هـ) ، مادة (١) .

بنجلاديش بعدد من السفن والزوارق ليعمل على تأمين الطرق البحريـة فـي الميـاه البنغالية ، أما اليابان فهي تجري تدريبات مشتركة مع الدول الساحلية المجاورة مثـل الهند وسنغافورا، كما تعمل الدول المتقدمة مثل اليابان ، وأمريكا ، والدول الأوروبية ، على بذل أموال طائلة في سبيل رفع مستوى حرس السواحل فيها وتجهيـزه بأحـدث الأجهزة المتطورة ، ويلاحظ حالياً قيام قوات التحالف والقـوات البحريـة الأمريكيـة بأعمال مكافحة مستمرة للقرصنة البحرية في المحيط الهادي حماية سفنها التجارية[١].

ثانياً : جهود مكافحة القرصنة عبر المنظمات والاتفاقيات الإقليمية :

هناك بعض أشكال التعاون التي تقوم بين الدول لمواجهة القرصنة البحرية عن طريق المنظمات والاتفاقيـات الإقليمية ، ويعتبر هذا الـشكل مـن التعـاون تعبيـراً وترجمة للجهود السياسية التي تبـذل في هذا الاتجاه ، ويمكن تقسيم هذه الجهود إلـى قسمين، الأول: جهود المنظمـات الإقليمية غير العربية ، والقـسم الثـاني : جهـود المنظمات العربية [٢].

أ - جهود المنظمات غير العربية :

تعتبر اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية من خلال عقد عدة مؤتمرات أهمها مؤتمر التجمع الإقليمي الأسيوي الذي عقد فـي الهنـد عـام ٢٠٠٠م ، وشارك فيه خبراء من مختلف دول العالم لمناقشة التدابير التي تتخذ من أجل مكافحة القرصنة البحرية ، كما عقد مؤتمر آخر في العام نفسه في طوكيو اجتمع فيـه

---

[١] ميدل ايست أون لاين: السواحل الصومالية تحت رحمة القراصنة، الموقـع علـى شـبكة الإنترنـت (http://195.224.230.11/somalia/?id=33957).

- انظر : حباله، محمد أحمد: القرصنة البحرية ودور التشريعات والإجراءات الدولية في الحـد منهـا ، ص٨٧ : ٩٥.

[٢] المرجع السابق .

- WILLIAM Y . Zhow, " An Intemational Problem " , Paper Presnted at Maritime Piracy Seminar, Bangkok, 24- 25 March 2000, pp.12 – 28 .

- انظر : اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري والغش التجاري والدولي ، ص١٣ :١٦ .

رؤساء وكالات وأجهزة حرس السواحل لـ ١٤ دولة أسيوية تناولت أوجه التعاون ضد القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن .

وقبل ذلك جرى اتفاق في عام ١٩٩٣م بين كـل مـن إندونيـسيا ، وماليزيـا، وسنغافورا ، وكذلك البرتوكول بين ماليزيا والفلبين ، وآخر بين إندونيسيا والفلبين فـي سبيل التعاون وهي تركز على ما يخص تبادل المعلومات والتدريب لمكافحة القرصـنة البحرية [١].

ب – جهود المنظمات العربية لمكافحة القرصنة البحرية :

تعد أكثر الجهود وأشكال التعاون على المستوى العربـي لمكافحـة القرصـنة البحرية هي تلك التي تتم عبر أجهزة جامعة الدول العربية ، ومن أهم هذه الجهود :

١- قيام المجلس الاقتصادي والاجتماعي بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية والتحايل البحري في دورته التي عقدت في تونس عام ١٩٨٢م ، بناء على طلب العراق لمواجهة حوادث القرصنة البحرية ، والتعامل التجاري غير السليم ، ومن أبرز التوصيات التي اتخذت في ذلك الوقت : دعوة الدول العربية إلى إيجاد تـشريع دولي يعالج عمليات القرصنة والنصب والاحتيال ، والحث على أهمية التحقق من خطوط النقل البحري ، وتجنب النقل على الخطـوط البحريـة المـشبوهة وإدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على المستوى الدولي ، وتكليـف اللجنـة الفنية للمواصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية ، وأن تلتزم الدول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحتها [٢].

٢- إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام ١٩٩٨م والتي اعتبرت القرصـنة البحرية أحد الجرائم التي تتضمنها هذه الاتفاقية حيث نصت المادة (١) الفقـرة (ج) البند (و) على أنه يعـد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليهـا

---

[١] المرجع السابق .

[٢] انظر : اتحاد الغرف التجارية العربية الخليجية : الاحتيال البحري ، ص١٢ ، ١٣ .

في اتفاقية الأمم المتحـدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م مـا يتعلـق بالقرصـنة البحرية ، وبناء على ذلك تخضع هذه الجرائم لأحكام الاتفاقية [١].

٣- عقـد المـؤتمرات والنـدوات ومـن أهمهـا عقـد ندوة القرصنة البحريـة وأمـن والمـلاحة العربية بالمـركز العـربي للدراسات الأمنية بالرياض عام ١٤١٠هـ [٢].

كما بذلت عدة جهود من الاتحاد لغرف التجارة والـصناعة والزراعـة للـبلاد العربية ، خلال عدد من المؤتمرات والندوات ، كما بذل مجلـس التعـاون الخليجـي جهوداً في هـذا الاتجـاه مـن خـلال اجتماعـات وزراء الداخليـة ووزراء النقـل والمواصلات ، واتحاد الغرف الخليجية التي عملت على عقـد نـدوات ومـؤتمرات ، وأصدرت نشرات توعوية حول مكافحة القرصنة البحرية [٣].

---

(١) انظر : أحمد ، محسن عبد الحميد : التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية د .ط ، ١٤٢٠هـ) ، ص١٨١، ١٨٢ .

(٢) المركز العربي للدراسات الأمنية : ندوة القرصنة وأمن الملاحة العربية (المركز العربي للدراسـات الأمنية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، ١٤١٠هـ) .

(٣) انظر : اتحاد الغرف التجارية العربية الخليجية : الاحتيال البحري ، ص١٣ ، ١٤ .

المطلب الثاني

جهود المنظمات الدولية للحد من القرصنة البحرية على السفن

بذلت المنظمات الدولية جهوداً حثيثة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين ، وسوف أتناول جهود هذه المنظمات باختصار :

١- جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية:

بعد أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها عام ١٩٤٥م ، عملت هيئة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين ، وتركزت جهودها في بادئ الأمر على تقنين مبادئ مستقرة للقانون الدولي ، وقد دعا ميثاقها في المادة (١٣) إلى القيام بدراسة ووضع التوصيات لأجل التعاون بين الدول وتشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي وتدوينه ، ووضعت هذه المادة موضع التنفيذ في عام ١٩٤٦م ، حيث كونت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي ، وكان من أوليات هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار[١].

قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة تمخض عنها إقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨م ، وقد عنيت أحد هذه الاتفاقيات بأعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة البحرية بالمواد من ١٤ إلى ٢٣ ، وقد نصت المادة ١٤ على أنه يجب أن تتعاون الدول على محاربة القرصنة البحرية، ويعتبر ذلك أول تقنين دولي رسمي لمواجهة القرصنة البحرية، كما اعتبرت القرصنة البحرية بناء على ذلك الجريمة الدولية الثانية بعد جرائم الحرب العالمية ثم استمرت جهود المنظمة الدولية في هذا

---

[١] المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، ص٣٥٥ .

الاتجاه إلى أن تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الشاملة عام ١٩٨٢م ، والتي جاءت استدراكاً لاتفاقية جنيف السابقة [١]، وقد صدق على هذه الاتفاقية ١٢٧ دولة ووقع عليها ١٥٨ دولة إلا أن هذه الاتفاقية لم تحمل جديداً فيما يتعلق بأعمال العنف والقرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف، الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور بالاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما عام ١٩٨٨م [٢]، والتي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها ، وجرى تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م، وقد تناولت جوانب أخرى من العنف كالجرائم الإرهابية لجرائم ضد البيئة وغيرها[٣] .

٢ – جهود مجلس التجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة :

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة ، والتنمية في دراسة أسباب وعوامل تفشي القرصنة البحرية ، وسبل معالجتها ، فمنذ عام ١٩٨٢م ومن خلال الدورة العاشرة عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص للنظر في وسائل مكافحة الاحتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية ، وعمل هذا الفريق على صياغة مدونة نموذجية تسترشد بها الدول النامية عند وضع التشريعات والأنظمة التي تعالج ذلك [٤].

---

[١] المرجع السابق ، ص ٣٥٦ .

[٢] انظر : مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، ج١ ، ص٣٢٧ ، ٣٢٨ .

[٣] المنظمة البحرية الدولية: اتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، الموقع على الإنترنت www.imo.org/safety .

[٤] اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري (الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية ، الدمام ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٠٧هـ) ، ص١٧٢.

٣ – دور المنظمة البحرية الدولية (imo) في مكافحة القرصنة :

International Martime Organization

تم إنشاء المنظمة البحرية في عام ١٩٥٨م بهدف تسهيل وسائل التعاون ، وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وأبدت هذه المنظمة اهتماماً ملحوظاً بحوادث القرصنة البحرية منذ عام ١٩٨٠م [١]، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من ١٨ دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، شارك من ضمنها الاتحاد العربي للناقلين البحريين ، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري، وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة [٢].

وفي عام ١٩٨٣م وعلى إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد بعد أن وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب أفريقيا وسواحل شرق آسيا أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم (١٣) ، ٥٤٥أ ، تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة القرصنة، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث .

وفي عام ١٩٨٤م أنشأت المنظمة لجنة السلامة البحرية (MSC)، وتضمن قرار إنشاءها بنداً خاصاً بالقرصنة البحرية في برنامج عملها ، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول الظاهرة وأماكن وجودها.

وقامت اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن الحوادث كانت هذه التقارير نصف سنوية ، ثم أصبحت ربع سنوية ثم شهرية ، وفي عام ١٩٨٦م أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية ، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يقع من حوادث ثم أصدرت المنشور رقم (٤٤٣) الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية لاتخاذ التدابير ووضع الإجراءات لمكافحة القرصنة البحرية ، وفي عام

---

[١] المرجع السابق ، ص١٧١ .

[٢] المرجع السابق ، ص ١٧٢ .

١٩٩٢م وعندما تفاقمت القرصنة البحرية في مضيق ملقا كونت مجموعة عمـل مـن الخبراء من الدول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراسة مشكلة القرصنة فيه ، وقامت بعدة زيارات واتخذت عدة توصيات رفعت لمجلس المنظمة[١] .

وفي ضوء النتائج الإيجابية لهذه المجموعة جرى تكليفهـا بوضـع إرشـادات وتوجيهات لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم ، وفي عام ١٩٩٣م أصـدرت هـذه المجموعة منشورين ، الأول : برقم ٦٦٢ يتضمن توصيات تسترشد بهـا الحكومـات لمكافحة القرصنة البحرية ، والثاني : برقم ٦٢٣ يتضمن إرشـادات لمـلاك الـسفن ومشغليها ، وتواصلت تقارير اللجنة ومتابعتها لحـوادث القرصنـــة وعملـت علـى إرسال بعثات من الخبراء إلى مناطق تتفشى بها الجريمة لدراسـتها وإيجـاد الحلـول الممكنة ، كما عقدت المنظمة عدة مؤتمرات وندوات وورش عمل في سـبيل مكافحـة القرصنة البحرية ، وفي عام ٢٠٠٠م أصدرت لجنة السلامة المنشور رقم ٩٦٧ الـذي يحدد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة ، وفي نفس العام أصدرت منشوراً آخر برقم ٩٨٤ الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع الحوادث ، ومعايير التقييم الأمني ووضع الخطط ، وتم تبني هذه المدونة في عـام ٢٠٠١م برقم [٢٢] A 922 [٢].

٤ – المكتب البحري الدولي : International Martime Bureau (IMB)

تأسس هذا المكتب عام ١٩٨١م وهو يتبع غرفة التجارة الدوليـة ومـن أبـرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية ، والعمل على زيادة الـوعي العـام بأخطار هذه الحوادث ، وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعـاون مـع الدول، كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية ، وسـاعد على استرجاع بعض السفن التي تعرضت لحوادث القرصنة مثل ناقلة البترول الماليزية وغيرها ، وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا.

---

(١) انظر : حباله ، محمـد أحمـد : القرصنة البحرية ودور التشريعات والإجراءات الدولية فـي الحـد منها، ص٧٥ :٨٠ .

(٢) انظر : المنظمة البحرية الدولية: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، ص١٥ : ٥٤.

كما ساهم المكتب في عام ١٩٩٨م بمشاركة الاتحاد الدولي لعمال النقـل فـي تأسيس ما يسمى (بخدمـة إجراءات التحـريات السريعـة) عن حوادث القرصـنة والذي يوفر معلومات سريعـة عـن الحادثـة فور وقوعها والآثار والخـسائر التـي يمكن أن تنتج عنها [١]..

٥ – غرفة الملاحة الدولية (ICS) :

تهتم هذه الغرفة بالأمور القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجاريـة ، كمـا تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتـساهم كجهـة استـشارية مـع الحكومـات ، والمنظمات الدولية ، وقد أصدرت دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة ، وكيفيـة منعهـا ومكافحتها ، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة لمكافحة القرصنة [٢].

٦ – الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) :

يحظى هذا الاتحاد بانتشار واسع حيث يضم ٦٢١ نقابة نقل تجارية ، وتأسـس عام ١٨٩٦م ويمثله حالياً ١٣٧ دولة ولهذا الاتحاد مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة البحرية ، وتقدم بعدة اقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد مـن هذه الظاهرة من أهمها: اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل على مكافحة القرصـنة، وإيقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعداداً لمكافحة القرصنة البحرية [٣].

---

[١] اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري والغش التجاري الدولي ، ص١١ .

[٢] حباله ، محمد أحمد : القرصنة البحرية ودور التشريعات والإجراءات الدولية في الحد منها ، ص٨٣.

[٣] المرجع السابق ، ص٨٤.

المطلب الثالث
دور مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا وتعزيز الأمن البحري

أولاً – مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور :

نظراً لتزايد أعمال القرصنة البحرية في جنوب شرق أسيا، ومدى فداحة الخسائر التي تعرضت لها السفن ، اقترح المكتب البحري الدولي (IMB) تأسيس مركز إقليمي بالمنطقة لمكافحة القرصنة البحرية ، وبعد التباحث مع الحكومات بالمنطقة وشركات الملاحة ، تمت الموافقة في عام ١٩٩٢م على إنشاء هذا المركز، وتم توفير رأس المال اللازم لإنشائه بمساهمات من الشركات الملاحية العملاقة ، وبعض الدول ، ومن ثم افتتح المركز في أكتوبر عام ١٩٩٢م وجاء تأسيسه كثمرة للتعاون بين المكتب البحري الدولي ، وغرفة التجارة الدولية ، ويتبع هذا المركز للمكتب البحري الدولي في لندن ، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير على فترات مختلفة أسبوعية، وشهرية ، ونصف سنوية ، وسنوية عن حوادث القرصنة[1] .

مهام المركز :

١- يتلقى المركز جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية ، فيقوم فوراً بإرسال إشارات تنبيه للسفن الأخرى في نفس المنطقة لأخذ الحيطة والحذر كما يبلغ فوراً الجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط الجناة ، ويقوم المركز بتنسيق الجهود الرامية إلى ضبط

---

(١) المكتب البحري الدولي : مركز مكافحة القرصنة البحرية ، البريد الإلكتروني : ccskl@imbkl.po.my الموقع على شبكة الإنترنت : www.iccwbo.org/ccs/menu imb.
- فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٢ ، ص٣٥.

الجناة ، واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة ، وقد وقعت عدة حوادث ساهم المركز في ضبط الجناة واستعادة السفينة [١].

٢- يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أي دولة عن طريق الخبراء والمتخصصين، الذين ينتقلون فور وقوع حادث في مكان ما وتقديم المشورة اللازمة .

٣- يبث المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية ، ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية ، ويمكن لأي سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز[٢].

ثانياً : أهم الإجراءات الدولية لتعزيز الأمن البحري :

---

[١] ويجدر الإشارة إلى حادث القرصنة التي تعرضت لها السفينة (M/V Aiundra Rainbow) والتي كانت تبحر من إندونيسيا إلى اليابان في ١٩٩٩/١٠/٢٢م ، حيث قام القراصنة بإلقاء طاقم السفينة وعددهم (١٧) شخص في البحر معهم رماثات النجاة ، وتم إنقاذهم بواسطة قارب صيد فيما بعد ، وتمكن القراصنة من خطف السفينة ، وعند وقوع هذه الحادثة باشر مركز مكافحة القرصنة بإذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحاً فيها مواصفات السفينة التي تعرضت للهجوم ، وفي يوم ١٩٩٩/١١/١٤م ورد للمركز بلاغ من ربان أحد الناقلات الكويتية عن اشتباه بسفينة تحمل نفس مواصفات السفينة المخطوفة موضحاً أنها تبحر باتجاه بحر العرب ، فقام المركز فوراً بإرسال المعلومات إلى حرس السواحل الهندي طالباً منهم المساعدة في العثور على السفينة ، نظراً لقرب موقع البلاغ من السواحل الهندية ، وأثناء عملية البحث اشتبه حرس السواحل الهندي في إحدى السفن التي تحمل مواصفات قريبة من السفينة المخطوفة تأخذ اسماً مغايراً لاسم السفينة المخطوفة وبعد التدقيق مع المكتب البحري الدولي اتضح أنه لا يوجد سفينة تحمل الاسم المشتبه به ، وفي يوم ١٩٩٩/١١/١٦م تمكن حرس السواحل الهندي من ضبط السفينة المشتبه بها ، واتضح أنها نفس السفينة المخطوفة وعلى متنها (١٦) فرد من القراصنة يحملون الجنسية الإندونيسية .

- المكتب البحري الدولي : مركز مكافحة القرصنة البحرية ، البريد الإلكتروني : ccskl@imbkl.po.my الموقع على شبكة الإنترنت : www.iccwbo.org/ccs/menu imb.

- فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، ج٢ ، ص٣٥.

[٢] المرجع السابق .

بناء على اقتراح تقدم به المكتب البحري الدولي (IMB) تبنت المنظمة البحرية الدولية (IMO) تطبيق نظام سولاس x1-2/6 على مرحلتين، الأولى : في عام ٢٠٠٤م والثانية : في عام ٢٠٠٦م ، حيث يؤكد هذا النظام على أن جميع السفن التـي يزيـد وزنها عن ٥٠٠ طن يجب أن تكون مجهزة بنظام التحذير الأمنـي للـسفن (SSAS) ويعمل هذا النظام على إرسال تحذير من السفينة إلى السلطات في الشواطئ في حالـة تعرضها لهجمات قراصنة أو نحوها ، وتزود المعلومات تلقائياً لمالـك الـسفينة ، أو الشركة التي تتبع لها وللدولة التي ترفع علمها ، وللمكتب البحري الدولي ، ويقدم نظام (Shiploc) خدمة متابعة السفن لفترات طويلة ولمرات متكررة في اليوم تـصل إلـى (٢٤) مرة ويتم عرض موقع السفينة على شبكة مخصصة مع الخرائط البحرية التـي توضح الموقع ويحدد موقع السفينة واتجاهها ، ويعطي إشارات عن الأحـوال الجويـة التي تمر بها السفينة ، وبموجب هذا النظام يتم متابعة السفن بواسطة الأقمار الصناعية، ويتم تشغيله بواسطة وكالة الفضاء الفرنسية ، وهو واسع الانتشار دولياً .

وعلى هذا الأساس فإن نظام (SSAS) هو المعتمد دولياً للتحذير عنـد وقـوع هجوم قرصني ، ويوصي به حتى لو كان وزن السفينة أقل من ٥٠٠ طن كما أن نظام (Shiploc) هو النظام الأمثل لمتابعة السفينة بصفة مستمرة حال إبحارها [١].

---

[١] الموقع على شبكة الإنترنت : www.shiploc.com .

الفصل الثالث

موقف الشريعة الإسلامية والقانون الدولي العام من جريمة القرصنة البحرية على السفن

الفصل الثالث
موقف الشريعة الإسلامية والقانون الدولي العام
من جريمة القرصنة البحرية على السفن

بعد إيضاح حقيقة جريمة القرصنة البحرية على السفن وبيان التـدابير الوقائيـة والجهود الإقليمية والدولية التي تبذل لمكافحتها والتصدي لمرتكبيهـا أصـبح لازمـاً الوقوف بشكل مفصل على أحكامها في الشريعة الإسلامية وأحكامها في القانون الدولي العام ، وسوف أتناول ذلك في هذا الفصل .

وفيه مبحثان:

المبحث الأول : أحكام جريمة القرصنة البحرية على الـسفن فـي الـشريعة الإسلامية

المبحث الثاني : أحكام جريمـة القرصنـة البحرية في القانون الدولي العام

المبحث الأول
أحكام جريمة القرصنة البحرية على السفن
في الشريعة الإسلامية

وفيه ستة مطالب:

تمهيد .

المطلب الأول : حكم جريمة القرصنة البحرية على السفن وأدلته

المطلب الثاني: عقوبة جريمة القرصنة البحرية وشروط تطبيقها

المطلب الثالث : المسؤولية عن المال في جريمة القرصنة البحريـة في الشريعة الإسلامية

المطلب الرابع: الاختصاص القضائي وطرق الإثبات

المطلب الخامس : أثر تطبيق عقوبة الحد .

المطلب السادس : سقوط الحكم عن مرتكب القرصنة البحرية

تمهيد

منهج الشريعة الإسلامية في التجريم

جاءت الشريعة الإسلامية عامة صالحة لكل زمان ومكان وأمة ؛ لأنها منزلة من الخالق جل شأنه العالم بمصالح الخلق عاجلها وآجلها، الغني عنهم، الخبير بما تنطوي عليه النفس البشرية من غرائز ودوافع؛ ولهذا جاءت أحكام هذه الشريعة متلائمة مع ما يحقق العدل، ويجلب المصالح للبشرية، ويدفع المفاسد عنها، وفق منهج واضح يلبي متطلباتها، ويحقق مقومات عيش المجتمع السليم مع الحفاظ على بقائه واستمراره، وليتمكن كل فرد من القيام بوظيفته على الوجه الشرعي، وهي عبادة ا وعمارة الأرض، ولهذا جاء التجريم في الشريعة الإسلامية مبني على أسس ثابتة تحفظ أمن المجتمع واستقراره وتحقق العدالة بين أفراده ومن أهم هذه الأسس:

١- الأمر بالمصالح والنهي عن المفاسد، فلم يؤمر الإنسان إلا بخير ومصلحة ولم ينهى إلا عن ضرر ومعصية، فإن ترك ما أُمر بفعله، أو فعل ما أمر بتركه، يكون قد ارتكب معصية يأثم بسببها ويكون عرضة للعقوبة الأخروية سواء عوقب في الدنيا أم لم يعاقب[١]، والأفعال المحرمة أمراً أو نهياً إنما حرمت؛ لأن إتيانها أو تركها يلحق ضرراً بنظام الجماعة، أو عقائدها، أو حياة أفرادها، أو أموالهم، أو أعراضهم، أو مشاعرهم، أو غير ذلك، وبالجملة فإن الأفعال التي تمس مصالح الأفراد تنتهي بالمساس بمصلحة الجماعة ونظامها[٢].

---

[١] انظر : بوساق ، محمد بن المدني : اتجاهات السياسة الجنائية المعاصرة والشريعة الإسلامية ، (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٢٣هـ)، ص١٥٧ : ١٧٢.

[٢] عودة ، عبدالقادر : التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، (مؤسسة الرسالة ، بيروت ، لبنان ، ط١٣ ، ١٤١٥هـ) ، ج١ ، ص٣٨٣ .

٢- تقرر الشريعة الإسلامية الحماية القصوى للضروريات الخمس ، أو ما يطلق عليه بالمقاصد الخمس وهي: حفظ الدين ، والنفس ، والعقل ، والنسل، والمال ؛ لأن أي إخلال بهذه الضـروريات يعـد اعتـداء على المجتمع ، وحـق المجتمـع فـي الشريعة هو حق ا سبحانه وتعالى ، ولهذا جـاءت عقوباتها مقـدرة بالحـدود الشرعية التي لا يجوز فيها عفو ولا شفعة[١] .

٣- تجرم الشريعة الإسلامية كل ما يمثل اعتداء من الأفراد علـى بعـضهم الـبعض بعقوبات القصاص ، والدية ، والتي يرجع الأمر فيها لولي أمر المقتول أو صاحب التعويض إذا كان المتلف مالاً ، كما تقرر الشريعة عقوبة التعزير التـي يرجـع تقديرها لولي الأمر وفق ما تطلبه المصلحة الشرعية ، فيما لم يقرر لـه الـشرع عقوبة محددة من الجرائم والمخالفات[٢] .

٤- اعتنت الشريعة الإسلامية بتربية الفرد على الصلاح والتعاون والأخلاق الفاضلة، وحثت على روح الأخوة والاجتهاد في طلب الخير والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر بوصايا ربانية، وتوجيهات نبوية، وما يقع من تصرفات تخالف تلك المبادئ يكون الشخص فيها عرضة للعقوبة الأخروية ، وإن لم يكن لها عقوبة دنيوية ، فقد يرتكب الإنسان أفعالاً تخالف الأوامر الشرعية ، أو مبادئ الأخلاق فيأثم بسببها ، وإن لم يعاقب عليها بالدنيا كأكل الربا ، وعقوق الوالدين وغيرها [٣].

٥- خولت الشريعـة الإسلاميـة لولي الأمر النظر فيما يصلح أمـر الرعيـة مـن الأوامر والنواهي ووضـع الأنظمة ثم ألزمت أفرادها بالتقيد بهذه الأوامر مراعاة لمصلحة المجتمع[٤].

---

[١] انظر : بوساق ، محمد بن المدني: اتجاهـات السياسـة الجنائيـة المعاصرة والشريعة الإسلاميـة ، ص ١٥٩ ، ١٦٠ .

[٢] المرجع السابق ، ص ١٦٠ :١٧٢.

[٣] المرجع السابق .

[٤] المرجع السابق .

- انظر: الحصري ، أحمد : الحدود والأشربة في الفقه الإسلامي ، (مكتبة الأقصى ، عمان ، الأردن ، ط٢ ، ١٤٠٠هـ) ، ص٥ ، ٦ .

وتعتبر جريمة القرصنة البحرية على السفن إحدى جرائم الحدود ؛ لأنها ضرب من جريمة الحرابة المقدرة عقوبتها شرعاً، ويتبين لي أنها حلقة في منظومة متكاملة من الأحكام الشرعية التي تهدف لحماية المجتمع من الفساد بما فيها المحافظة على أمن الطرق، ووسائل المواصلات ، وفي هذا الصدد تبدأ الشريعة هذه الحماية بالحث على دعاء السفر ثم تأمر بالاحتياط في كثير من الأمور كمنع المرأة من السفر بغير محرم ، والنهي عن السفر منفرداً ، وكذلك الحث على معرفة الطرق وعدم سفر الشخص دون معرفة بها، ويدل على ذلك فعل الرسول ρ عندما هاجر من مكة إلى المدينة حيث استأجر من يعرف الطريق إلى المدينة، وغير ذلك من الأمور التي تنتهي بفرض أشد العقوبات على من يعتدي على أمن السبيل بحد الحرابة ، مع التأكيد على أن الشريعة الإسلامية تسعى لتحريم كل ما يضر بالفرد والمجتمع وتفرض العقوبة الرادعة في سبيل حمايتهما ، وحفظ بقاء المجتمع وإسعاد البشرية وصلاحها ، وليس المقصود في الشريعة العقوبة بذاتها ، ولو قصدت العقوبة لما تداخلت العقوبات إذا تكرر الذنب ، ولما تشددت الشريعة في إثبات موجبات تلك العقوبات حتى أنها أصبحت من الأمور الصعبة جداً ، ولما أُسقط حد الحرابة عند التوبة [1]، والأفعال التي تُجرم لا تُجرم لذاتها ، لأن من هذه الأفعال ما يستفيد منه الفاعل كالسرقة ، ومنها ما يحصل من خلاله على اللذة كما في الزنا ، ومنها ما يكون نتاج حقدٍ كالقتل بقصد التشفي ، وهذه الأمور التي يصيبها الجاني من جريمته تؤدي إلى فساد الجماعة والإضرار بها وانحلال نظامها ، إذن فالأفعال تُجرم في الشريعة لمصلحة الجماعة والعقوبة تُفرض لحمايتها وحفظ نظامها [2].

---

[1] المرجع السابق ، ص٥-٦ .

[2] عودة : التشريع الجنائي الإسلامي ، ص٣٨٤ .

المطلب الأول
حكم جريمة القرصنة البحرية على السفن وأدلته

وأتناول بالشرح هذا المطلب في مسألتين هما :

أولاً – حكم جريمة القرصنة البحرية وإقرار الشريعة لحق الدفاع عن النفس أو الغير.

ثانياً – أدلة تجريم القرصنة البحرية على السفن .

أولاً – حكم جريمة القرصنة البحرية وإقرار الشريعة لحق الدفاع عن النفس أو الغير:

تُعرف الجرائم في الشريعة الإسلامية بأنها " محظورات شرعية زجر الله عنها بحد أو تعزير" [١].

وسبق الإشارة إلى أن القرصنة البحرية أحد صور جريمة الحرابة الثابت تحريمها في الشريعة الإسلامية ، وهي من أكبر الجرائم المسقطة للعصمة المهدرة للدم لشدة خطرها على المجتمع ، ولما فيها من ترويع الآمنين في أرواحهم ، وأموالهم ، وهو ما يخالف تعاليم الشرع السمحة التي تمنع من التعرض لرعاياها بالقول فضلاً عن الفعل[٢]، ويجب على مرتكبها عقوبة مقدرة من الشارع الحكيم حقاً لله سبحانه وتعالى وحقاً للآدميين[٣]، فحق الله سبحانه إقامة الحد حتماً إن لم يتب قبل القدرة عليه ، وحق الآدميين القصاص في القتلى والجروح ، ورد أموالهم وحفظها، ودفع الخوف عنهم بتطبيق أحكام الشريعة.

١ – حق الدفاع عن النفس :

---

(١) الماوردي : الأحكام السلطانية ، ص٢٧٣.

(٢) شومان ، عباس : عصمة الدم والمال في الفقه الإسلامي ، (الدار الثقافية للنشر ، القاهرة ، مصر ، ط١ ، ١٤١٩هـ)، ص ٣٨٥ .

(٣) ابن رشد ، محمد بن أحمد بن محمد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، (تحقيق: ماجد الحموي، دار ابن حزم ، بيروت ، ط١ ، ١٤١٦هـ) ، ج٤، ص ١٧٥٨.

إذا قطع قوم الطريق على قافلـة، أو قام قراصنة البحر بمهاجمة سفينة ، فيستحب لربانها، أو ركابها مناشدتهم بالعدول عما ما يعتزمون الإقـدام عليه من العدوان قال تعالى: ﴿ ٱدۡعُ إِلَىٰ سَبِيلِ رَبِّكَ بِٱلۡحِكۡمَةِ وَٱلۡمَوۡعِظَةِ ٱلۡحَسَنَةِۖ وَجَٰدِلۡهُم بِٱلَّتِي هِيَ أَحۡسَنُۚ إِنَّ رَبَّكَ هُوَ أَعۡلَمُ بِمَن ضَلَّ عَن سَبِيلِهِۦۖ وَهُوَ أَعۡلَمُ بِٱلۡمُهۡتَدِينَ ﴾ [النحل : ١٢٥] .

وذهب بعض أهل العلم إلى جواز مفاوضتهم وإعطائهم الشيء اليسير(١)، وقـال شيخ الإسلام " ابن تيمية" : يجوز له أن يعطيهم المال ولا يقاتلهم (٢).

وإذا لم تجد المناشدة والتفاوض فيجـوز مقاتلتهـم إذا قـصدوا المـال ، وإن قصدوا القتل أو انتهاك الأعراض ، فالراجح وجوب قتالهم والدفاع يكون بأسـهل مـا يرتدع به القاطع، أو القرصـان ، وذهب بعض العلماء إلى جـواز دفعه بغير الأسهل إذا خاف أن يبدده (٣).

وإذا لم يندفع إلا بقتله فيجوز ذلك ولا ضمان على المدافع ودم المعتدي هـدر، وإن قُتـل المدافع فهو شهيد(٤) ، لحديث عبدا بن عمرو بن العاص τ عن النبـي ρ أنه قال : "من أريد ماله بغير حق فقاتل فقتل فهو شهيد " (٥) .

٢ – حق الدفاع عن الغير :

---

(١) ابن حزم : المحلى ، ج١١ ، ص٣١٤ .

- انظر: المغربي : مواهب الجليل لشرح مختصر خليل ، ج٨ ، ص٤٢٨ ، ٤٢٩ .

(٢) ابن تيمية : مجموعة الفتاوى ، ج١٧ ، ص٢٩٤ .

(٣) المرداوي : الإنصاف ، ج١٠ ، ص٢٢٩ .

- انظر : البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ١٩٦ ، ١٩٧ .

(٤) ابن تيمية : مجموعة الفتاوى ، ج١٧ ، ص٢٩٤ .

- المقدسي : العدة شرح العمدة ، ص٦٣٦.

(٥) أخرجه الترمذي ، عن هارون بن إسحاق ، و قال الترمذي حديث حسن صحيح .

- انظر : المباركفوري ، أبي العلاء محمد بن عبد الرحمن : تحفة الأحوذي شرح جامع الترمذي ، (دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، ط١ ، ١٤١٩هـ) ، ج٤ ، ص٧٨٠ ، ٧٨١ .

تقرر الشريعة الإسلامية الحق بالتدخل للدفاع عن الغير ورفع الظلم ودفع العدوان لقوله تعالى : ﴿ وَلْتَكُن مِّنكُمْ أُمَّةٌ يَدْعُونَ إِلَى ٱلْخَيْرِ وَيَأْمُرُونَ بِٱلْمَعْرُوفِ وَيَنْهَوْنَ عَنِ ٱلْمُنكَرِ ۚ وَأُوْلَـٰٓئِكَ هُمُ ٱلْمُفْلِحُونَ ﴾ [آل عمران ، آية ١٠٤] .

ولما ثبت بالسنة في حديث أبي سعيد الخدري τ قال، قال رسول ا ρ : "من رأى منكم منكراً فليغيره بيده فإن لم يستطع فبلسانه فإن لم يستطع فبقلبه وذلك أضعف الإيمان " [(١)].

وبناء على ذلك تقرر الأدلة الشرعية بأنه على السفن البحرية أن تتدخل لإيقاف الاعتداء إذا حدثت جريمة القرصنة البحرية على السفن الأخرى، إذا أمكنها ذلك ، فمتى وقع الاعتداء ، أو كان موشكاً على الوقوع لزم التدخل من السفن القريبة القادرة على التصدي للاعتداء ، وإنقاذ السفينة المعتدى عليها .

وهذا التدخل مشروط بالاستطاعة دون إيقاع ضرر، أو إحداث أخطار على الأمن والسلامة البحرية والبيئة، أو إلحاق ضرر بالسفينة ذاتها التي تعتزم التدخل ، وفي هذا الصدد يشير علي حسنين في حـدود معيار القدرة والاستطاعة لإنكار المنكر بقوله إن أحاديث الرسول ρ أوضحت بلا أدنى شك حدود الاستطاعة البشرية في الإنكار[(٢)]، قال ρ: "إذا أمرتكم بشيء فأتوا منه ما استطعتم وإذا نهيتكم عن شيء فدعوه"[(٣)]، وهذه الإشارة توضح أن الاستطاعة مربوطة بما يكون في وسع الإنسان فقد تكون بمنع الجريمة أو القبض على الجناة ، وقد تكون بالإبلاغ عن الجريمة إذا لم يستطع المجني عليه الإبلاغ عنها .

---

(١) القشيري : صحيح مسلم ، كتاب الإيمان ، حديث رقم ٤٩ ، ص٥١ .

(٢) حسنين ، علي محمد : رقابة الأمة على الحكام دراسة مقارنة بين الشريعة ونظم الحكـم الوضـعية ، (مكتبة الخاني، الرياض ، المكتب الإسلامي ، بيروت، لبنان، ط١، ١٤٠٨هـ)، ص٣٠١ .

(٣) القشيري: صحيح مسلم، كتاب الحج ، حديث رقم ١٣٣٧، ص٥٢٩ .

ثانياً – أدلة تحريم القرصنة البحرية على السفن .

الأدلـــــة :

١- الدليل من القرآن الكريم

جاء تحريم جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها وهي قطع الطريق في البحر في الكتاب والسنة لدخولها تحت حكم جريمة الحرابة .

وثبت تحـريم الحرابـة في القـرآن الكـريم بقولـه تعـالى: ﴿ إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسۡعَوۡنَ فِي ٱلۡأَرۡضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوۡ يُصَلَّبُوٓاْ أَوۡ تُقَطَّعَ أَيۡدِيهِمۡ وَأَرۡجُلُهُم مِّنۡ خِلَٰفٍ أَوۡ يُنفَوۡاْ مِنَ ٱلۡأَرۡضِۚ ذَٰلِكَ لَهُمۡ خِزۡيٞ فِي ٱلدُّنۡيَاۖ وَلَهُمۡ فِي ٱلۡأٓخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ﴿٣٣﴾ إِلَّا ٱلَّذِينَ تَابُواْ مِن قَبۡلِ أَن تَقۡدِرُواْ عَلَيۡهِمۡۖ فَٱعۡلَمُوٓاْ أَنَّ ٱللَّهَ غَفُورٞ رَّحِيمٞ ﴿٣٤﴾ ﴾ [المائـــــدة: ٣٣:٣٤].

ووجه الدلالة ظاهر من نص الآية الكريمة بتحريم الفساد في الأرض ومحاربة ا ورسوله والعقاب عليه .

سبب نزول الآية :

قال ابن حزم – رحمه ا – أن نزول آية المحاربة ابتداء حكم كسائر القرآن في نزوله شيئاً بعد شيء أو تصويباً لفعله عليه السلام بهم لأن الآية موافقة لفعله عليه السلام في قطع أيديهم وأرجلهم وزائدة على ذلك تخيير في القتل أو الصلب ، أو النفي، وكـان ما زادة رسول ا ρ على القطع من السمل وتركهم لم يحسمهم حتـى مـاتوا قصاصاً لما فعلو بالرعاء [١] قوله فعله عليه السلام بهم أي بالعرنيين.

---

[١] ابن حزم: المحلى ،ج١١ ، ص٣١٠ .

وقال ابن قدامة – رحمه ا – سبب نزولها قصة العرنيين وكانوا ارتدوا عـن الإسلام ، وقتلوا الرعاة ، فاستاقوا إبل الصدقة ، فبعث النبي ε من جاء بهـم ، فقطـع أيديهم وأرجلهم ، وسملَ أعينهم وألقاهم في الحرة حتى ماتوا [١] .

وقال أبو بكر الجصاص : " أنها نزلت في أصحاب أبي برزة الأسلمي، وكـان موادعاً للنبي ρ فقطعوا الطريق على قوم جاؤوا يريدون الإسلام فنزلت فيهم ، وروى ابن عباس τ أنها نزلت في المشركين" ، ثم قال الجصاص: " لا يخلو نزول الآية من أن يكون في شأن العرنيين أو الموادعين" [٢].

وأخرج البخاري – رحمه ا – في صحيحه قصة العرنيين من حديث أنس بن مالك رضي ا عنه قال: " إن رهطاً من عكل ، أو قال : عرينة ، ولا أعلمه إلا قال : من عكل . قدموا المدينة ، فأمرهم النبي ε بلقاح ، وأمرهم أن يخرجوا فيـشربوا مـن أبوالها وألبانها ، فشربوا حتى إذا ارتووا قتلوا الراعي، واستاقوا النعم ، فبلغ ذلك النبي ε غدوة ، فبعث الطلب في إثرهم ، فما ارتفع النهار حتى جيء بهم ، فأمر بهم فقطـع أيديهم وأرجلهم ، وسمل أعينهم ، فألقوا بالحرة يستسقون فلا يسقون " .

قال أبو قلابة أحد رواه الحديث : هؤلاء سرقوا ، وقتلوا، وكفروا بعد إيمانهم ، وحاربوا ا ورسوله[٣].

وقوله من عكل أو قال من عرينه فعكل قبيلة من تيم الرباب مـن عـدنان أمـا عرينة قبيلة من قحطان فيها حي من قضاعة وحي من بجيلة والمراد هنا الثاني وقوله

---

[١] ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٣ .

[٢] الجصاص ، أبي بكر أحمد بن علي الرازي : أحكام القرآن ، ج٤ ، ص٥٣.

[٣] انظر : البخاري ، أبي عبدا محمد بن إسماعيل : صحيح البخـاري ، (بيـت الأفكـار الدوليـة ، الرياض، المملكة العربية السعوديـة ، د.ط ، ١٤١٦هـ) ، كتـاب الحـدود ، حديث رقم :٦٨٠٥ ، ص١٢٩٧ ، ١٢٩٨.

أمرهم النبي بلقاح أي أمرهم أن يلحقوا بها واللقاح باللام المكسورة والقاف آخره مهملة هي النوق ذوات الألبان وأحدها لقحه بكسر اللام [١].

٢ - الأدلة من السنة المطهرة :

دلت السنة على تحريم الاعتـداء على الأنفس والأموال منها حديث أنس ابـن مالك τ السابق والحديث الذي رواه أبو بكرة رضي ا عنه قال في حديث طويل عـن النبي ε جاء منه : " فإن دماءكم وأموالكم (قال محمد : وأحسبه قـال) وأعراضـكم حرام عليكم ، كحرمة يومكم هذا ، في بلدكم هذا ، في شهركم هذا ، وسـتلقون ربكـم فيسألكم عن أعمالكم. فلا ترجعوا بعدي كفاراً (أو ضلالاً) يضرب بعـضكم رقـاب بعض ، ألا ليبلغ الشاهد الغائب . فلعل بعض من يبلغَه يكون أوعى له من بعض مـن سمعه " ثم قال : " ألا هل بلغت " [٢] محمد هو محمد بن سيرين أحد رواة الحديث .

---

[١] انظر : العسقلاني ، أحمد بن علي بن حجر : فتح الباري شرح صـحيح البخـاري ، (مكتبـة دار السلام، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤١٨هـ)، ج١ ، ص ٤٣٨ :٤٤٠ .

[٢] القشيري ، أبي الحسين مسلم بن الحجاج : صحيح مسلم ، (بيت الأفكار الدولية ، الرياض، المملكـة العربية السعودية ، د.ط ، ١٤١٩هـ) ، كتاب القسامة والمحـاربين ، حـديث رقـم : ١٦٧٩ ، ص٦٩٥.

المطلب الثاني
عقوبة جريمة القرصنة البحرية على السفن وشروط تطبيقها

أولاً - العقوبة :

يقصد بالعقوبة في ضوء الشريعة الإسلامية (الجزاء المقرر لمصلحة الجماعة على عصيان أمر الشارع) [١].

وتقرر الشريعة الإسلامية عقوبة جريمة الحرابة على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية على السفن ، لأنها صورة منها فتأخذ أحكامها الثابتة شرعاً بالقرآن الكـريم ، والسنة النبوية، وقد اختلف الفقهاء – رحمهـم ا – فـي كيفيـة تطبيـق العقوبـات المنصوص عليها في آية الحرابة، بسبب اختلافهم في حرف " أو" في الآية ، هل هـو للتخير، أو للتفصيل والترتيب ، فذهب جمهور العلمـاء مـن الحنفيـة، والـشافعية، والحنابلة إلى أنها على الترتيب والتفصيل ، وذهب المالكية إلى أنها على التخيير[٢] .

القول الأول : قول الجمهور

ذهب جمهور العلمـاء من الحنفيـة، والشافعيـة، والحنابلـة، إلى أن العقوبات مقسمة بحسب حجم الجرم، فيقـرر للمحارب أربع حـالات فيما يخـص العقوبـة[٣] وزاد ابن قدامة حالة خامسة وهي حالة التوبة [٤] ، وهذه الحالات هي :

١- أن يخرج قاطع الطريق ، أو القرصان في البحر بهدف قطع الطريق، وإخافـة السبيل ، وسلب المال، أو طلب الشهرة ، وتتمكن الدولة من ضبطه والقـبض عليه قبل أن يقتل ، أو يأخذ مالاً وإنما أخاف السبيل فقـط ، فيـرى جمهـور الفقهاء أنه ينفى من الأرض بالسجن، أو بأي صورة تحقق الغاية مـن النفـي كإبعاده إلى بلد آخر، وإن كانوا جماعة يفرقون في أكثر من بلد [٥].

---

(١) عساف ، محمد مطلق ومحمود حمودة : فقه العقوبات ، ص١٨٤.
(٢) ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥٩ .
(٣) المرجع السابق .
(٤) ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص ٤٧٧.
(٥) ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥٩ .

٢- إذا خرج قاطع الطريق ، لغرض سلب المال ، وتمكن من أخذ ما يبلغ نـصاب حد السرقة ولم يقتل، فيرى الجمهور أن تقطع يده اليمنى ورجله اليـسرى[١] ، مع اشتراط إحراز المال بالحافظ ، وبما أن قطع الطريق البحـري كـالطريق البري فينطبق الحكم على القرصان قاطع الطريق في البحر.

٣- إذا أقدم قاطع الطريق المحارب على قتل نفس ، ولم يأخذ المال ، فحكمه عنـد جمهور العلماء أن يقتل حداً دون صلب ، لأن القتل موجب للقتل في غير قطع الطريق ، فيجب عند اجتماعهما ، ولا حق لأولياء الدم بالعفو، لأن القتل ثبـت حقاً سبحانه وتعالى[٢]، أما الجراح فيما دون النفس إذا ثبـت القتـل فعلـى قولين، للعلماء الأول أنها تستوفى قصاصاً ثم يقتل حداً ، ويرى البعض الآخـر أنها تُستغرق في القتل، فلا قصاص في الجراح معه[٣] ، ويطبق هـذا الحكـم على قرصان البحر ؛ لأنه محارب قاطع للطريق ومن المفسدين في الأرض ، فإذا قتل في عملية القرصنة البحرية وجب قتله حداً.

٤- إذا أقدم المحارب قرصان البحر على ارتكاب جريمته ، وقتل ، وأخذ المـال ، فحكمه عند جمهور الفقهاء القتل والصلب، وهذه العقوبة تناسب حجـم الجـرم وتعدد الجريمة أدى لتعدد العقوبة[٤] .

واختلفوا - رحمهم ا - هل يبدؤون بالقتل أو الصلب ؟ فقال بعـضهم : يقتـل مصلوباً وهو رأي المالكية ، وقيل يصلب بعد قتله ، وذهب إليه الشافعية والحنابلـة[٥]،

---

[١] ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص ٤٨٠.
- انظر : ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج١٢ ، ص١٧٦٠ .
[٢] ابن قدامة: المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٩ .
- انظر : ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥٩.
[٣] البهوتي: كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩٢.
[٤] ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٧.
- ابن رشد: بداية المجتهد ونهاية المقتصد، ج٤، ص١٧٥٩.
[٥] الشافعي: الأم ، ج٦ ، ص٢١٣.
- انظر : ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥٩ ، ١٧٦٠.
- الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٢٩.

ويبقى مصلوباً حتى يشتهر أمره ، ويرى بعض العلماء كأبي حنيفـة بأن لا تتجـاوز مدة الصلب ثلاثة أيام حتى لا يتأذى الناس منه [١]، وإن مات قبل قتله حداً لم يصلب ، لأن الصلب من تمام الحد [٢]، ولا يصلب عند الحنابلة إلا من قتل مكافئاً له فلـو قتـل الحر عبداً أو الأب ابنـه في الحرابة ، فالراجح عندهم أنه يقتل فقط ولا يصلب [٣].

القول الثاني : رأي المالكية

ذهب المالكية – رحمهم ا - إلى أن العقوبة تنفذ على التخيير المقيد ، فإن قتل فلابد من قتله وليس للإمـام تخيير في قطعـه ولا في نفيـه ، وإنما التخيير في قتلـه أو صلبه. وأما إن أخذ المال ولـم يقتـل فلا تخيير في نفيه ، وإنما التخيير في قتله أو صلبه أو قطعه من خلاف ، وأمـا إذا أخاف السبيل فقط ، فالإمـام عنده مخيـر فـي قتله أو صلبه أو قطعه أو نفيه [٤] ، والصلب عندهـم يتضمن القتـل ، والمرأة تقتـل ولا تصلب عند المالكية [٥].

ثانياً - عقوبة الردء للمشارك :

تُرتكب الجريمة الكبيرة من قبل مجموعات منظمة حيث يباشر البعض ارتكـاب الفعل ويقوم الآخرون بأدوار أخرى لا تقل أهمية مثل الاستطلاع والحمايـة ، ونحـو ذلك، وهذا هو حال الجريمة المنظمة اليوم حيث نجد من يخطط ومن يمـول ، ومـن يحرض، ومن يساعد ومن ينفذ ونحو ذلك ، ولو فقد عنصر من هذه العناصر ما حدثت الجريمة في الغالب .

---

(١) ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٦٠.

(٢) ابن قدامة: المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٩.

(٣) الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٧٠ .

(٤) انظر : ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥٩.

(٥) المغربي ، أبي عبدا محمد بن عبدالرحمن : مواهب الجليل شرح مختـصر خليـل ، (دار الكتـب العلمية ، بيروت ، لبنان، د.ط، د.ت) ، ج٨ ، ص٤٢٩.

والقرصنة البحرية من الجرائم التي تعتمد على أكثر من شخص في الغالب؛ لأن البعض يباشر أعمال السلب ، أو القتل والبعض يساعد، والبعض الآخر يتولى دفة قيادة السفينة ، أما حكم المشارك ، أو المساعد على الفعل غير المباشر له ، وهو ما يطلـق عليه الفقهاء الردء أو الطليع ، فقد ذهب العلماء فيه إلى قولين هما :

أ – يذهب جمهـور العلماء من الحنفية ، والمالكية ، والحنابلة إلى أن المشارك لـذلك الذي يباشر الفعـل يأخذ حكم المباشر إذا أقيم عليه الحد ، قال شيخ الإسـلام ابـن تيمية : "إذا كان الثلاثة حرامية واجتمعوا ليأخذوا المال بالمحاربة قتل الثلاثة ، وإن كان الذي باشر القتل واحداً منهم" ، وأما إذا سقط الحد عن المباشـر فقـد ذهـب الجمهور من المالكية والحنابلة إلى أنه لو سقط الحد عن المباشر لجنون أو صـغر سن أقيم الحد على المشارك المكلف [1] .

وعلى هذا الأساس فلو قام أربعة أشخاص بقطع الطريق فـي البـر، أو فـي البحر وقتل أحدهم رجلاً وأخذ الثاني المال، واكتفى الثالث والرابع بالمـشاركة دون مباشرة القتل وأخذ المال فإن الحد يقام عليهم جميعاً وعليهم الضمان كذلك ، وفـي جريمة القرصنة البحرية من يقوم بقيادة سفينة القرصنة ، ومن يقوم بتشغيل أجهزة الملاحة على متنها يأخذ حكم من نفذ الاعتداء سواء أخذ المال أو لقتل ونحوه .

وعند الحنفية يسقط الحكم عن المشارك إذا سقط عن المباشر لصغرٍ أو نحـوه، وذهب أبو يوسف إلى عدم سقوط الحد عن المشارك مع المرأة حيث لا يقام حد الحرابة على المرأة عندهم ، وقال محمد بن الحسن يسقط الحد عن الرجل إذا كان ردءاً للمرأة ولا يسقط الحد عنها [2] .

---

[1] الكاساني ، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٥ .
- الأصبحي ، مالك بن أنس : المدونة الكبرى ، ج ٤ ، ص٥٤٤ .
- الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٧٠.
- ابن تيمية ، تقي الدين أحمد : مجموعة الفتاوى (مكتبة العكبيان ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤١٩هـ) ، ج١٧ ، ص٢٩٤ .

[2] السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص١٩٧ .

ب – ذهب الشافعية إلى أن الحد لا يقام إلا على من يباشر الفعل فلا يقتل إلا من قتل، ولا يقطع إلا من أخذ المال ، ولا يقتل ولا يصلب إلا من قتل وأخذ مالاً ، وينفى من لم يقتل ولم يأخذ مالاً وإنما أخاف السبيل ،وأما المشارك والردء المعين فيعزر[(١)].

ويتبين لي أنه يدخل في عمل المساعد أو المشارك كل أعمال الاستطلاع والتحريض والتمويل والمشاركة غير المباشرة التي تساعد على إتمام الجريمة

ثالثاً - الشروع بجريمة القرصنة البحرية :

يطبق على القراصنة ما يطبق على غيرهم من المحاربين إذا أقدموا على محاولة ارتكاب الجريمة ولم يتمكنوا من ذلك ، وهي عقوبة التعزير ، فإذا لم يحدثوا قتلاً ، ولم يأخذوا مالاً ، ولم يخيفوا السبيل وجب تعزيرهم ، ويرى المالكية تعزيرهم بالجلد أو النفي، وبما أن الجلد ليس من عقوبات الحد فيكون تعزيراً على الشروع[(٢)]، كما يرى الشافعي أن الحد لا يقام إلا على من باشر الفعل ، والشروع ليس مباشرة للجريمة فيجب تعزيره [(٣)] .

رابعاً - شروط تطبيق العقوبة:

يشترط لإقامة حد الحرابة على قطاع الطريق من القراصنة البحريين وغيرهم عدة شروط ، يختص بعضها بالجاني ، وبعضها بالمجني عليه وبعضها بهما معاً ،

---

(١) الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٣ .

- انظر : الشيرازي ، أبو إسحاق إبراهيم بن علي بن يوسف الفيروز آبادي الشافعي: المهذب ، (تحقيق: محمد الزحيلي ، دمشق، سوريا، دار القلم ، وبيروت ، الدار البيضاء الشامية ، ط١ ، ١٤١٧هـ - ١٩٩٦م) ، ج٥، ص٤٠١ ، ٤٥٢ .

(٢) الأصبحي: المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٣ .

(٣) انظر : الشيرازي: المهذب ، ج٥ ، ص٤٥١ ، ٤٥٢ .

وهناك شروط تتعلق بالمكان ، وأخرى بالمال المأخوذ ، ومنها شروط بالقصد ، وأخرى بالفعل الإجرامي ، وبعض هذه الشروط محل اختلاف بين الفقهاء مع التأكيد على أن تخاف أي شرط من هذه الشروط قد يمنع من إقامة حد الحرابة عند من اشترطه وبالرغم من ذلك فإنه لا يخرج الفعل من دائرة التجريم والعقاب ، فقد يعاقب على الفعل بالقصاص إن كان قتلاً أو يعاقب عليه بحد آخر مثل حد السرقة أو عقوبة تعزيرية .

أ - الشروط المقررة في الجاني :

ا – البلوغ والعقل :

اتفق الفقهاء - رحمهم ا -على اشتراط البلوغ والعقل ، لإقامة الحد على قاطع الطريق براً أو بحراً ، لأن فعل الصبي والمجنون لا يوصف بالجناية لارتفاع التكليف عنهما لأنهما ليسا من أهل العقوبة[(١)] ، وضمان المال المأخوذ في أموالهما، أما دية القتيل فعلى العاقلة ، وإن شاركهما مكلف أقيم عليه الحد وسقط عنهما عند الجمهور [(٢)].

وذهب الحنيفة إلى أنه إذا سقط الحد عن المباشر غير المكلف كالصغير فإنه يسقط عن المشارك المكلف ، وعللوا ذلك بأن الحرابة حد واحد فإذا سقط عن بعض الجناة سقط عن الباقين ضرورة أن الحد لا يتجزأ ، ويرى أبو يوسف أن المكلف إذا باشر الفعل يقام عليه الحد ولو كان مع غير مكلف ، ويسقط الحد عن غير المكلف [(٣)].

وسقوط الحد عن الصغير إن قطع الطريق لا يعني إعفاءه من العقوبة مطلقاً بل يعاقب بما يناسب حاله ويردعه ، وأكد على ذلك ابن عرفه من المالكية [(٤)].

[(١)] شومان ، عباس : عصمة الدم والمال في الفقه الإسلامي ، ص٣٨٩.

[(٢)] البهوتي : كشاف القناع عن متن الامتناع ، ج٦ ، ص١٩٢.

- الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٥ .

[(٣)] انظر : الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٣٥ ، ١٣٦.

- السرخسي: المبسوط، ج٩، ص١٩٧.

[(٤)] المغربي: مواهب الجليل لشرح مختصر خليل ، ج٨ ، ص٤٢٩.

٢ – اشتراط العصمة :

العصمة هي الحفظ ، والمراد عصمة دمه وماله بالإسلام ، أو بعقد الذمة[1] .

ويذهب جمهور العلماء إلى اشتراط العصمة في قطاع الطريق مـن القراصـنة البحريين وغيرهم من المحاربين ليجب عليهم الحد ، وذلك بأن يكون كل منهم مـسلماً، أو ذمياً، أو مرتداً ، لأن الذمي والمرتد كل منهم ملتزم بالأحكام، والذمي عصمة مؤبدة بعقد الذمة كالمسلم [2]، وذهب "أبو يوسف" ، من الحنفية إلـى أن الحـد يقـام علـى المستأمن كالذمي ولو كان عقد أمانه مؤقت [3]، ويرى بعض الحنابلة ، وأهل الظـاهر أن الذمي إذا قطع الطريق فقد نقض العهد وليس بمحارب فتزول عصمته ويهدر دمه ، ولا يقام عليه حد الحرابة [4].

٣ – شرط الذكورة :

١ – ذهب الحنفية - رحمهم ا - إلى اشتراط الذكورة لإقامة الحد ، فلا يقـام الحـد على المرأة إذا قامت بالحرابة ، أو شاركت الرجال .

وتكون جنايتها عادية من قصاص، أو تعزير ، والـسبب عنـدهم كمـا قـال السرخسي – رحمه ا –: أن المرأة بأصل الخلقة ليست بمحاربة ، ولا يـسوى بـين الرجل والمرأة في الغنيمة فكذلك في العقوبة ، أما مشاركي المرأة من الرجال ، فيسقط عنهم الحد ضرورة، لأن الحد لا يتجزأ عندهم، وخالف "أبو يوسـف" – رحمـه ا –

---

(١) ابن عابدين : رد المحتار على الدر المختار المعروف بحاشية بن عابدين ، ج٦ ، ص١٣٩.

(٢) الأنصاري، زكريا بن محمد : الغرر البهية في شرح منظومة البهجة الوردية ، (دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان ، د .ط) ج٩، ص٢٦٥ .
- الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٧٠.
- ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ١٧٥٨ .

(٣) السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص١٩٥.

(٤) ابن حزم : المحلي ، ج١١ ، ص٣١٥ .
- البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩٣.

فقال يقام الحد على الرجال المشاركين دون المرأة ، ولو باشرت المرأة القتـل وأخـذ المال متقوية بالرجال [١] .

وذهب "محمد بن الحسن" – رحمه ا – إلى إقامة الحد على المرأة التي تباشر الحرابة دون الرجال المشاركين لها الذين لم يباشروا الفعل، لأن الردء يتبـع المباشـر والرجل لا يكون تبعاً للمرأة [٢] .

٢ – ذهب جمهور العلماء إلى إقامة الحد على المرأة سواء باشرت الفعل أو شاركت الرجال[٣] ، ويرى "الشافعي" – رحمه ا – عدم إقامة الحد على المشارك غير المباشر مطلقاً وإنما يعزر [٤] .

والقول الراجح : هو قول جمهور العلماء فلو قام مجموعة من النساء بركـوب سفينة ، وعمل القرصنة البحرية لوحدهن وجب عليهن الحد، وإن كان معهـن رجـال وجب الحد على الجميع، ويتبين لي أن ما ذهب إليه "محمد بن الحسن" - رحمه ا – بشأن إقامة الحد على المرأة راجح ، أما قوله بسقوط الحد عن ردئها من الرجال ، فهو مرجوح ؛ لأنه خالف رأى الجمهور من جهة ، وصاحبه أبو يوسف من جهة أخرى ، ثم إن إقامة الحـد على المرأة ومـن ساعدها من الرجال يحقق الغايـة مـن تـشريع الحدود ، وعدم إقامته قـد يفتح باباً لإسقاط الحدود عن الرجال الذين يمكن أن يستغلوا النساء في جرائمهم .

٤ – العلم بالتحريم :

---

[١] السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص١٩٧.

[٢] المرجع السابق ، ص١٩٧ ، ١٩٨.

[٣] الأصبحي ، المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٥ .

- انظر : الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص١٩٦ .

[٤] الشيرازي ، المهذب ، ج٥ ، ٤٥١ .

يشترط في الشريعة الإسلامية لإيقاع عقوبة الحرابة وغيرها أن يكون المعاقـب عالماً بالتحريم بأن يكون مدركاً أن ما يقدم عليه فعلاً محرماً ومعاقباً عليه[١] .

٥- شرط حمل السلاح :

اختلف العلماء – رحمهم ا – في اشتراط حمل السلاح على قولين هما:

أولهما - ذهب جمهور العلمـاء من الحنفية ، والشافعية ، والحنابلة إلى أن المحـارب يعاقب بالحـد إذا كان يحمل سلاحاً أو ما في حكمه من عصا ، أو حجر ، وإن لم يكن معه سلاح فإنه يعاقب على الفعل لكن لا يقام عليه حد الحرابـة وإن سـلب المال، أو غير ذلك؛ لأن الحـرابة لابد أن تكون قهراً ، والقهـر لا يحـصل إلا بسلاح ونحوه [٢].

ثانيهما - ذهب المالكية، والظاهرية ، وبعض الشافعية إلى أنه لا يشترط حمل السلاح وإنما يكفى أن يعتمد قاطع الطريق على قوته البدنية أو يستخدم حية أو أي وسيلة يجبر بها المجني عليه إلى ما يريده من سلبٍ وغيره[٣] .

٦ – الاختيار :

---

[١] المقدسي ، بهاء الدين عبدالرحمن بن إبراهيم : العدة شرح العمدة ، (تحقيق : عبدالرزاق المهـدي ، دار الكتاب العربي ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٤هـ) ، ص٦١٢ .

[٢] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٤٢ .
- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٣ .
- الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٩٦ .

[٣] انظر: الأصبحي ، المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص ٥٥٦ ، ٥٥٧ .
- انظر : ابن حزم : المحلي ، ج١١ ، ص٣٠٧ : ٣٠٨ .
- انظر : الأنصاري : الغرر البهية ، ج٩ ، ص٢٦٥ ، ٢٦٦.

يجب في ضوء الشريعة الإسلامية أن يكون المقدم على الجريمة مختاراً ، فلو كان تحت الإكراه الملجئ فلا يقام عليه حد قطع الطريق لأنه مجبر على أخذ المال ونحوه ، فإذا أجبر القراصنة شخصاً معهم على ذلك ، فلا مسؤولية عليه لقوله ρ في الحديث الذي رواه ابن عباس " رفع عن أمتي الخطأ والنسيان وما استكرهوا عليه " [١] ويتبين لي أن المسؤولية تقع على من قام بإجباره على أخذ المال .

ب - الشروط المقررة في المجني عليه :

يشترط للمجني عليه في ضوء الفقه الإسلامي شرطان :

١- أن يكون المجني عليه معصوماً أي مسلماً، أو ذمياً، أو مرتداً؛ لأن عصمة الذمي مؤبدة ، أما المستأمن فعصمته مؤقتة وتكون شبهة تدرأ حد الحرابة عن مرتكبها ضده، ويضمن المال، لأن مال المستأمن ثابت العصمة حال أخذه كما قال ابن عابدين – رحمه الله -، أما الحربي فلا عصمة له ، ويسقط الحد عن من قطع الطريق عليه ، ويلزمه التعزير؛ لإخافة السبيل وإخفاره ذمة المسلمين [٢].

٢- أن تكون يد المجني عليه على المال المأخوذ في الحرابة يداً صحيحة بأن يكون يملك المال، أو مؤتمن عليه ونحو ذلك ، فإن لم تكن يده صحيحة كيد سارق فلا حد على قاطع الطريق[٣] ، وبهذا لو كانت البضاعة التي سلبها القراصنة

---

[١] الحديث رواه ابن عباس رضي الله عنه وأخرجه ابن ماجه وابن حبان، والدار قطني ، والطبراني ، وأخرجه الحاكم في المستدرك ، وحسنه النووي .

- الشوكاني ، محمد بن علي : نيل الأوطار ، (دار المعرفة ، بيروت ، لبنان ، د.ط ، د.ت) ، ج٣ ، ص٢٦٣.

[٢] ابن عابدين : رد المحتار على الدر المختار ، ج٦ ، ص١٩٩ .

- الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٦ .
- الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٤٣ .
- البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩٠ .
- ابن حزم : المحلى ، ج١١ ، ص٣١٥ .

[٣] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٦ .

في البحر مسروقة ، أو مهربة فلا حد عليهم ويعزرون لإخافة السبيل كما سبق الإشارة إلى ذلك في قطع الطريق على المستأمن .

ج- ما يشترط في الجاني والمجني عليه معاً :

ذهب بعض الفقهاء من الحنفية [(١)]، والشافعية[(٢)]، والحنابلة[(٣)]، إلى اشتراط عدم وجود صلة رحم محرم بين الجاني والمجني عليه ، أو المشاركة في المال المأخوذ فإن وجد ذلك سقط الحد ، لأنه شبهة تدرأ حد القطع ، لأن المشاركة في المـال المـأخوذ تجعل بينهما تبسطاً في المال والحرز فيكون ذلك شبهة تدرأ الحد ، وسـقوط الحـد لا يعفي من العقاب تعزيراً[(٤)].

أما التكافـؤ بين الجـاني والمجني عليه ، فقد ذكر ابن قدامة في المغني أن فيه روايتـين: أحدهمـا لا تعتبر المكافأة والثانية تعتبر المكافأة لقول النبـي ρ "لا يقتـل مسلم بكافر"[(٥)] .

والراجح عند العلماء عدم اشتراط المكافأة ؛ لأن حد الحرابة ثبت حقاً سبحانه وتعالى كحد الزنا والسرقة فيقام الحد على الحر لو قتل عبداً ، وعلى المـسلم إذا قتـل ذمياً[(٦)]، وقال "الشافعي" – رحمه ا – : "أراه قد خالف سبيل القصاص فـي غيـره لأن دم القاتل فيه لا يحقن بعفو ولي ، ولو صالح فيه كان الصلح مردوداً لأنه حد مـن حدود ا عز وجل" [(٧)].

د- شروط المال المأخوذ لوجوب العقوبة :

---

(١) المرجع السابق ، ج٧ ، ص١٣٦ .
- السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص٢٠٣ .
(٢) الأنصاري : الغرر البهية ، ج٩ ، ص٢٦٨ .
(٣) البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩١ : ١٩٤ .
(٤) انظر : الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٦ ، ١٣٧ .
(٥) البخاري ، صحيح البخاري ، كتاب الديات ، حديث رقم ١٣١٨ ، ص٦٩١٥ .
(٦) ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٧ .
- الشيرازي : المهذب ، ج٥ ، ص١٦ .
(٧) الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٣ .

اشترط العلماء – رحمهم ا – شروطاً في المال المأخوذ في قطع الطريق براً أو بحراً وهي :

١- أن يكون المال المأخوذ محترماً فلو كان خمراً ونحوه فلا يقام الحد [1]، وبنـاء على ذلك يتضح لي أن كل مال غير محترم إذا أخـذ فـلا يقـام الحـد فيـه كالمخدرات ونحوها ، فلو هاجم القراصنة سفينة تحمل مخدرات وسلبوها فـلا يقام عليهم الحد ؛ لأن المخدرات مال غير محترم ، ولـولي الأمـر تعزيـر المعتدي لإخافة السبيل ومعاقبة المخالف بحيازة المخدرات والاتجار بها .

٢- اشتراط النصاب والحرز لإقامة حد القطع .

واختلف العلماء - رحمهم ا – حول اشتراط النصاب والحرز للمال المأخوذ في الحرابة عند قطع الطريق وما يدخل فيه من القرصنة البحرية وغيرها على قولين:

القول الأول: يذهب الجمهور من الحنفية، والشافعية، والحنابلة إلى اشـتراط بلـوغ المال المأخوذ نصاب حد السرقة ، وأن يكون محرزاً بالحافظ ثم اختلفـوا هـل يلزم أن يبلغ نصيب كل واحد منهم نصاباً أم يكفي أن يكون المال المأخوذ كله يبلغ نصاباً واحداً ، فـذهب الحنفية ، والشافعية إلى أنه لابد أن يبلغ نصيب كل واحد منهم نصاباً [2]، وذهب الحنابلـة إلى عدم اشتراط ذلك ، وإنما يجـب أن يبلغ المال المأخوذ النصاب حتى لو لم يبلغ نصيب كـل واحـــد مـن قطـاع الطريق في البر أو البحر نصاباً ، فلا يشتـرط أن يكون لكل واحد منهم نصاباً

---

[1] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٣.
- البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩٠ .

[2] السرخسي : المبسوط ، ج٦ ، ص١٩٧ .
- الأنصاري : الغرر البهية ، ج٩ ، ص٢٦٨ .

مستقلاً [١] ، والنصاب في السرقة عند الشافعية ، والحنابلة ربع دينار[٢]، وعند الحنفية عشرة دراهم [٣].

وذهب بعض الحنفية إلى اشتراط مضاعفة النصاب؛ لأن المقطوع في الحرابة عضوين فيكون لكل عضو قدر النصاب ونصاب السرقة عندهم عشرة دارهم فيكون نصاب الحرابة عندهم عشرين درهماً [٤] .

القول الثاني: ذهب المالكية إلى عدم اشتراط بلوغ المال المأخوذ لنصاب السرقة، ولهذا يطبق الحد على القراصنة عندهم ولو أخذوا مالاً يسيراً [٥].

هـ - شرط القصد والغاية من الفعل :

يتفق الفقهاء – رحمهم ا – على أنه يجب أن يكون القصد من الحرابة وما في حكمها من القرصنة البحرية قصداً خاصاً يرمي لتحقيق غاية خاصة بالقاطع للطريق براً أو بحراً كما اجمعوا على أن من خرج لقطع الطريق لقصد المال فهو محارب يجب عليه الحد ثم اختلفوا في من كان قصده خاصاً غير المال كالزنا، أو القتل ولم يقصد المال أصلاً على قولين :

أولهما - ذهب بعض العلماء من المالكية ، وأهل الظاهر إلى أن الحرابة تشمل كل من خرج لتحقيق غاية خاصة سواء الحصول على المال ، أو غيره من المقاصد كفعل الفواحش، أو القتل فيكون محارباً يجب إقامة الحد عليه واستدلوا بعموم الآية الكريمة ، واستثنوا من ذلك القتل لعداوة فإنه يجب فيه القصاص ولا يقام الحد [٦] .

---

[١] البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩٤.

[٢] الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٤ .

[٣] السرخسي : المبسوط ، ج٥ ، ص٢٠٠ .

[٤] المرجع السابق ، ص ٢٠٠ .

[٥] الأصبحي ، مالك بن أنس : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٤ .

[٦] انظر : ابن عبد البر : الكافي في فقه أهل المدينة المالكي ، ص٥٨٢ : ٥٨٤ .

- ابن حزم : المحلى ، ج١١ ، ص٣٠٦ : ٣١٥ .

ثانيهما - وذهب آخرون إلى أن الخروج أصلاً للحرابة مقصور على أخذ المال فلو قصد القتل ، أو الزنا ، ولم يقصد المال أصلاً فلا يجب عليه حد الحرابة وتكون عقوبة القتل القصاص وعقوبة الزنا إقامة حده ونحو ذلك [١].

ويتبين لي أن الراجح هو القول الأول لعموم الآية الكريمة في دلالتها على الفساد ؛ ولأنه من المسلم به أن ارتكاب الفواحش وإراقة الدماء من الفساد العظيم في الأرض الذي يشكل خطراً كبيراً على المجتمع ، أما استثناء المالكية لمن قصد القتل لعداوة وإقامة القصاص عليه دون إقامة حد الحرابة لأنه خرج لهدف محدد ولم يخِفْ السبيل، وإنما ذهب ليقتل عدوه الذي قصده فلا يعتدي على كل من يعرض له في الطريق كالمحارب ، وهذا الرأي هو ما عليه الفتوى بالمملكة العربية السعودية حيث صدر قرار هيئة كبار العلماء بتاريخ ١٤٠١/١٠/٢٩هـ في دورته الثامنة عشر الذي أشار إلى أن المغالبة على الفروج من قبيل الحرابة [٢]، فيظهر لي أنه لم يقصر الحرابة على الخروج لقصد المال، وبناء على ذلك لو هاجمت سفينة سفينة أخرى في البحر واعتدت على من فيها من النساء فإن ذلك من قبيل القرصنة البحرية ويدخل في حكم الحرابة شرعاً بناء على هذا القول.

و - شروط مكان الحرابة أو القرصنة البحرية :

يتفق العلماء – رحمهم ا – على وجوب إقامة الحد على قاطع الطريق براً أو بحراً إذا وقع الفعل خارج المصر بعيداً عن العمران في دار الإسلام ، ويسري الخلاف بنيهم فيما يقع داخل المصر وفي دار الحرب ، على النحو التالي :

---

[١] البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص٢٦٩ .
- الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٣٥ .
- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٣١٣ .

[٢] الأمانة العامة لهيئة كبار العلماء ، الرئاسة العامة لإدارة البحوث العلمية والإفتاء : مجلة البحوث الإسلامية ، (العدد ١٢ ، ١٤٠٥هـ) ، ص٧٦ : ٧٧ .

١ – الخلاف على ما يقع داخل العمران :

اختلف العلماء في هذه المسألة على قولين :

أولهما- ذهب جمهور العلماء من المالكية ، والشافعية، والحنابلة، وأهل الظاهر، وأبو يوسف من الحنفية إلى أن الحرابة تكون داخل العمران وخارجه في المصر، أو خارج المصر على حد سواء ، ويرى " الشافعي" – رحمه ا – لـزوم انعـدام الغوث لضعف السلطان أو بعد أعوانه ، بأن تتأخر النجدة عـن مـن تعـرض للاعتداء [١].

ثانيهما – ذهب " أبو حنيفة " إلى أن ما يقع داخل المصر لا يوجب حد الحرابة وهـذا من باب الاستحسان ، لأن قطع الطريق لا يكون بدون الانقطاع ، والطريق في المصر لا ينقطع[٢] ، وذكر " ابن قدامة " أنه ذهب لهذا الرأي بعض الحنابلة [٣].

٢ – الخلاف على ما يقع في دار الحرب :

اختلف العلماء في هذه المسألة أيضاً على قولين :

أولهما – ذهب الجمهور عدا الحنفية إلى أن وقوع جريمة قطع الطريق براً ، أو بحراً في دار الحرب يوجب الحد ، ولا يشترط لإقامة الحد وقوعها في دار الإسلام [٤].

---

[١] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٣ .
- ابن حزم : المحلى ، ج١١ ، ص٣٠٨ .
- ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥ .
- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص١٣ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٤ .

[٢] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٧ .

[٣] ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٤ .

[٤] الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٦ .
- ابن حزم : المحلى ، ج١١ ، ص٣٠٨ .
- المقدسي : العدة شرح العمدة ، ص٦٢٠.

ثانيهما – ذهب الحنفية إلى أن حد الحرابة لا يجب على قاطع الطريق إلا إذا كان في دار الإسلام أما وقوعه في دار الحـرب فلا يوجب الحد ؛ لأنه ليس لولي الأمـر سلطان عليها [١].

ويتبين لي أن الراجح هو القول الأول ، وهو ما ذهب إليه الجمهور خـصوصاً أن القرصنة البحرية على السفن في الوقت الحاضر تقع في الغالب في المياه الدوليـة التي لا تخضع لسلطان أي دولة ، وهذه المياه ليست داخلة في دار الإسلام ولا في دار الحرب، فالأخذ برأي الجمهور يحسم الخلاف فيما يقع في المياه الدولية مـن الجـرائم لأنها مياه مشاعة ، وهي أحق بتطبيق الحدود من دار الحرب؛ ولأن في إقامة الحد فيها تحقيق للأمن ، فتعود ثمرة إقامته على دار الإسلام ، فترجح إقامة الحدود فـي الميـاه الدولية ، أو في أعالي البحار التي لا تتبع لأي دولة .

ز - ما يشترط في الفعل ذاته :

تشعب العلماء في هذه المسألة إلى قولين :

أولهما – يتفق الفقهاء – رحمهم ا – على أن الفعل الإجرامي في الحرابة سواء كان قرصنة بحرية، أو غيرها يجب أن يتصف بالمجاهرة [٢]، فإن كان أخـذ المـال على سبيل الخفية فهو سرقة وإن كان على سبيل الدخول خفية والخروج مجاهرة فهو اختلاس وليس حرابة وغير ذلك من الأفعال التي لا تتصف بالمجاهرة[٣] .

---

[١] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٣٧ .

[٢] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٣٥ .
- البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص٢٦٩ .
- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٣ .

[٣] انظر: حسين ، مصطفى عامر : الحـرابة في دراسـة فقهيـة مقارنة ، (د.ن ، ط١ ، ١٤١٧هـ)، ص٩٢ : ١٠٠ .

ثانيهما – اشتراط القهر وهو أن يكون الفعل قهراً باستخدام العنف بواسطة السلاح وما في حكمة وهذا محل اتفاق بين العلماء [1]، ويرى المالكية أن قتل الغيلة، والتحايل بإسقاء المسكر ونحوه من الحيل لأخذ المال يدخل في الحرابة الموجبة للحد [2].

ويتضح لي بناء على رأي المالكية السابق أن ما يحدث من أعمال التحايل في البحر من أجل السطو على البضائع والأموال من قيام البعض بحيل تؤدي إلى اختلال السفينة، أو اصطدامها ثم يقوم بنهب ما بداخلها يكون من قبيل الحرابة ، ويدخل في حكمه أيضاً ما يحدث من عمليات التسلل إلى السفن ليلاً وقتل الحراس ونهبها ، فيكون ذلك قرصنة بحرية يعاقب عليها بحد الحرابة على رأي المالكية السابق ، وهذه الحالات شائعة الحدوث في الوقت الحاضر وتعاني منها صناعة النقل البحري في كثير من الدول .

---

[1] الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٦٩ .
- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٣ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٥ .

[2] انظر : الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٦ ، ٥٥٧ .

المطلب الثالث

المسؤولية عن المال في جريمة القرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية

تقع جريمة القرصنة البحرية على السفن ويكون على متنها أموال وبضائع فتتعرض للنهب أو الإتلاف أثناء ارتكاب الجريمة ، وسوف أتناول في هذا المطلب المسؤولية عن هذه الأموال من خلال فرعين :

الأول – مسؤولية الجاني عن المال

الثاني – مسؤولية الأمين أو ناقل المال

أولاً – مسؤولية الجاني عن المال :

١ - ضمان المال :

معنى الضمان شرعاً : "التزام من يصح تبرعه بما وجب على غيره كثمن مبيع أو قرض، أو قيمة متلف" [١].

ويتفق الفقهاء – رحمهم ا – على أن من باشر أخذ المال فهو ضامن حتى الصغير والمجنون ويضمن المال المأخوذ في أموالهما [٢]، واختلاف الفقهاء – رحمهم ا – في حكم المشارك الذي لم يأخذ من المال على قولين :

أولهما – ذهب الجمهور إلى أن المشارك الذي لم يأخذ المال يضمن كالمباشر الذي أخذ المال لأنه ساهم في إتمام عملية الأخذ وإن لم يأخذ[٣] .

ثانيهما – ذهب الشافعية إلى أن ضمان المال على من أخذه ، أما المشارك الذي لم يأخذ من المال فلا ضمان عليه [٤]، وذهب بعض الحنابلة إلى أنه بعد التوبة

---

(١) ابن قاسم ، عبدالرحمن بن محمد : حاشية الروض المربع شرح زاد المستنقع ، ج٥ ، ص٩٧.

(٢) الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٧٠.

(٣) المغربي: مواهب الجليل لشرح مختصر خليل ، ج٨ ، ص٤٣٢.

(٤) الشيرازي: المهذب ، ج٥ ، ص٤٥٢.

- انظر : الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٤ .

يضمن من أخذ المال فقط ، لأنه حق للآدمي فيكون كالقصاص إذا سقط الحد فيكون لولي الدم وصاحب المال المأخوذ حق المطالبة أو العفو عنه [١].

٢- غرم التالف في جريمة القرصنة البحرية :

اختلف الفقهاء رحمهم ا في غرم المال التالف من جراء جريمة الحرابة ، وما في حكمها من القرصنة البحرية التي ينتج عنها غالباً تلفيات مادية كبيرة قد تصل إلى غرق السفينة، أو عطبها، وذهب العلماء في ذلك إلى قولين :

أولهما – ذهب جمهور العلماء إلى أن المحاربين يضمنون المال التالف[٢] ، واشترط المالكية عدم الإعسار فإن كان معسراً فلا يغرم ما أتلفه سواء أثناء الجريمة أو المال الذي أخذه وتلف بعد أخذه [٣].

ثانيهما – ذهب الحنفية إلى أن قاطع الطريق لا يغرم المال إذا أقيم الحد [٤]، أما لو سقط الحد لتوبة أو نحوها ، وجب الغرم والضمان[٥] .

ويتضح لي من هذا أن الشرع الإسلامي يقرر مسؤولية القراصنة البحريين عن فعلهم فيتحملون ما أخذوا من مال ويغرمون ما أتلفوا .

ثانياً – مسؤولية الأمين أو ناقل المال :

يتقرر في ضوء الشريعة الإسلامية أن لا يتحمل الأمين أو الناقل للبضاعة في البحر مسؤولية تلفها إلا إذا كان مفَرطاً، وهذا قول جمهور العلماء؛ لأن الأصل أن

---

(١) المرداوي ، علاء الدين أبي الحسن علي بن سليمان : الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف ، (دار أحياء التراث العربي ، مؤسسة التاريخ العربي ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٩هـ) ، ج١٠ ، ص٢٢٣ .

- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٨٧ .

(٢) الأصبحي: المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٧ .

- المرداوي : الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف ، ج١٠، ص٢٢٥.

(٣) الخرشي : حاشية الخرشي ، ج٨ ، ص٣٣٩ .

(٤) الكاساني: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧، ص١٤٢.

(٥) المرجع السابق ، ص ١٤٣ : ١٤٤.

الضمان لا يجب إلا على المتعدي لقوله تعالى ﴿ وَقَـٰتِلُوهُمْ حَتَّىٰ لَا تَكُونَ فِتْنَةٌ وَيَكُونَ ٱلدِّينُ لِلَّهِ ۖ فَإِنِ ٱنتَهَوْا۟ فَلَا عُدْوَٰنَ إِلَّا عَلَى ٱلظَّـٰلِمِينَ ﴾ [سورة البقـرة ، آية ١٩٣]، والبضاعة في يد الناقل البحري لها على إحدى صورتين :

الأولى- أن تكون وديعة ويد المودع يد أمانة فإن ضاعت الوديعة أو تلفت بغير تعـدي أو إهمال فلا ضمان عليه [١].

الثانية - أن تكون يد أجير إذا كان النقل بعقد إجارة ، والإجارة هي عقد على المنافع لازم من الطرفين لا يملك أحدهما فسخه، فإن تلفت العين المنقولة من غير تعد فلا ضمان على الناقل، ويستقر الضمان على الجاني[٢]، وذهب بعض العلماء إلى أن الناقل يضمن التالف وإن لم يحصل منه تعد أو تفريط[٣].

والراجح ما ذهب إليه جمهور العلماء لأن ما تلف خارج إرادة الإنسان لا يمكنه ضمانه ، ويتضح لي أنه يدخل فيما لا يضمن من المال ما يمكن دفعه لقطاع الطريق لصرفهم عن العدوان ، لأن الضـرر الأشد يدفع بالضرر الأخف، وليس في ذلك تعدي، وعلى هذا الأساس فإن ما يدفع من قبل ربان السفينة للقراصنة من باب التسوية معهم، يعد من قبيل الخسائر البحرية المشتركة أو العمومية التي يتحملها جميع الأطراف فلا تقع على الربان ولا على النقال وحده، وهو أمر شائع في وقتنا الحاضر[٤]، وبهذا تأخذ المملكة العربية السعودية فما يدفعه ربان السفينـة على سبيل التسوية مع القراصنة يعد من قبيل الخسائر البحرية العمومية طبقاً لنظام المحكمة التجارية للمملكة العربية السعودية الصادر في ١٣٥٠هـ المادة (٣٩٤) البند الأول [٥].

---

(١) الكاساني: بدائـع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٥ ، ص٣١١ : ٣١٤ .

(٢) انظر : المقدسي: العدة شرح العمدة ، ص٣٦١ : ٣٦٣.

(٣) انظر : فايع ، عبدالرحمن بن أحمد : أحكام البحر في الفقه الإسلامي ، (دار الأندلس ، جدة ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، د.ت) ، ص٣٦٠ ، ٣٦١ .

(٤) المغربي : مواهب الجليل ، ج٨ ، ص٤٢٩ .

(٥) هيئة الخبراء بمجلس الوزراء : مجموعة الأنظمة السعودية ، نظام المحكمة التجارية الـصادر عـام ١٣٥٠هـ ، المادة (٣٩٤) .

المطلب الرابع

الاختصاص القضائي وطرق الإثبات

أولاً – سلطة ضبط الجناة وتنفيذ الحكم

يطلب الجناة في جريمة الحرابة من قطاع الطريق ومن في حكمهم من القراصنة البحريين وغيرهم من قبل السلطة الرسمية في الدولة وهو الإمام ، أو السلطان، أو من ينيبه ، قال ابن عبدالبر – رحمه ا – :"من كانت هذه حالته فعلى الإمام طلبه بكل ما يمكن منه" [1]، وليس لأحد ذلك سوى السلطة الرسمية، وكذلك تنفيذ الأحكام فلا تطبق إلا من الإمام أو من ينيبه [2]، وليس للأولياء ولا لمن إخذ ماله أن ينتقم من القراصنة البحريين؛ لأن الإمام هو من يتولى تطبيق الأحكام الشرعية، وذهب الشافعي – رحمه ا – وبعض الحنابلة إلى أن من يملك العبد له الحق في إقامة الحد على مملوكه دون تكليف من الإمام إذا كان الحد جلداً لما جاء في حديث أبي هريرة عن رسول ا ρ أنه سئل عن الأمة إذا زنت ولم تحصن قال :" إذا زنت فاجلدوها ثم إذا زنت فاجلدوها " [3] ، أما إذا كان فيه قطع أو قتل فلا يقيمه إلا الإمام لأنه يحتاج إلى مزيد من الاحتياط [4] .

---

(١) ابن عبد البر : الكافي في فقه أهل المدينة المالكي ، ص٥٨٣.

(٢) الكاساني: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج ٧ ، ص١٤٢ .

- الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥١٤ .
- السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص ١٩٧ .

(٣) البخاري: صحيح البخاري ، كتاب الحدود ، حديث رقم ٦٨٣٨ ، ص١٣٠٤ .

(٤) المقدسي : العدة شرح العمدة ، ص٦١٣.

- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٧ .

وعلى ذلك يتضح لي أنه عند وقوع القرصنة البحرية فالسلطات الرسمية هـي التي تطارد القراصنة وتضبطهم، وليس ذلك للأفراد العاديين، وإنما يمكنهم التدخل عند الضرورة للمساعدة في دفع الهجوم والإسعاف ونحو ذلك .

ثانياً – طرق الإثبات في جريمة القرصنة البحرية :

الإثبـات : هو" إقامـة الدليـل على صحة الأمر" ، وهذه الأدلـة تعـرف باسـم البينات والحجج [١].

وتنقسم طرق الإثبات في الشريعة إلى قسمين : طرق متفـق عليهـا وطـرق مختلف فيها وهي القرائن .

١ – طرق الإثبات المتفق عليها :

تثبت جريمة القرصنة البحرية بما تثبت به جريمة الحرابـة عمومـاً ، وهـو الإقرار والبينة على اختلاف في التفاصيل بين أهـل العلـم فتقبـل شـهادة الـسماع والمسلوبين على من سلبهم عند المالكية [٢]، ولا تقبل عند الجمهور[٣].

وقال الشافعي – رحمه ا –لا يقام حد على سارق أو محارب إلا بوجـه مـن وجهين : إما شاهدي عدل ، أو اعتراف يثبت عليه حتى يقام عليه الحـد ، ولا تقبـل شهادة الرفقة عنده إذا ادعوا أنه عرض قاطع الطريق لهم ، أما إذا شهدوا أنه عـرض لغيرهم فتقبل [٤].

---

(١) الفائز ، إبراهيم بن محمد : الإثبات بالقرائن في الفقه الإسلامي (د.ن ، ط١ ، ١٤٠٢هـ) ، ص٣٩.

(٢) ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ١٧٦٣ .

- المغربي : مواهب الجليل لشرح مختصر الخليل ، ج٨ ، ص٤٣٢ .

(٣) المقدسي : بهاء الدين عبدالرحمن بن إبراهيم : العدة لشرح العمدة ، ص٦٣٦ .

- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٤ .
- الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٣٨ .

(٤) الشافعي : الأم ، ج٦، ص٢١٤ .

ويشترط الحنابلة شاهدين عدلين والإقرار مرتين [١]، وذهب إليه أبو يوسف من الحنفية ، أما عموم مذهب الحنفية فيثبت الحد بشهادة عدلين والإقرار مرة واحدة [٢].

٢ – طرق الإثبات المختلف فيها " القرائن " :

القرينة : هي الأمـارة التي تدلنـا على الأمر المجهول استنباطاً واستخلاصـاً من الأمارة المصاحبـة والمقارنـة لذلك الأمـر الخفي المجهول التي لولاها لما أمكن التوصل إليه[٣].

وعندما تقع جريمة القراصنة البحرية على السفن وتقوم دلائل ، وقرائن علـى مرتكبها كوجود المال ، أو البضائع في حوزة القراصنة المتهمين ، أو جـود الـسفينة بحوزتهم والتي يمكن إثبـات ملكيتها لغيرهم ، فهل يؤخذ بـالقرائن لإثبـات العقوبـة وتبعاتها؟ اختلف العلماء في ذلك على قولين.

القول الأول :

ذهب بعض العلماء – رحمهم ا – إلى الأخذ بالقرائن في الإثبات فيقام الحـد على المحارب كما يقام على السارق إذا وجد عنده المال المسروق، أو الحمـل قرينـة الزنا ، أو شارب الخمر إذا وجدت رائحته ، وأخذ بهذا القول المالكية فيما يخص المرأة التي يتبين حملها ولا زوج لها ولا سيد ولم تدع شبهة [٤]، كمـا ذهب بعض الحنابلـة

---

[١] البهوتي : كشاف القناع ن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩١ .

[٢] ابن عابدين : رد المحتار على الدر المختار ، ج٦ ، ص١٤٠ .

[٣] الفائز ، إبراهيم محمد : الإثبات بالقرائن في الفقه الإسلامي ، ص ٥٤.

[٤] القرافي : الذخيرة ، ج١٢ ، ص٢٠٢ .

كابن القيم فإذا ثبت حد السرقة بالقرائن فإن حد الحرابة يثبت كـذلك قياسـاً عليـه ، ولأنها تعد سرقة كبرى عند بعض الفقهاء.

قال ابن القيم – رحمه ا - : لم يزل الأئمة والخلفاء يحكمون بالقطع إذا وجـد المال المسروق مع المتهم وهذه القرينة أقوى من البينة والإقرار فإنهما خبران يتطرق إليهما الصدق والكذب ووجود المال معه نص صريح لا يتطرق إليه شبهة [١].

القول الثاني :

إن إثبات الحد بالقرائن غير جائز وهو قول الحنفية والشافعية وبعض الحنابلـة، فلا يثبت الحد ؛ لأن دلالتها غير قطعية فتكون شبهة تدرأ الحد [٢].

---

[١] الجوزية ، محمد بن القيم : الطرق الحكيمة في السياسة الشرعية (المكتبة العملية ، المدينة المنورة ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، ١٣٩١ هـ) ، ص ٦ ، ٧ .

[٢] العيني ، محمود بن أحمد : البناية في شـرح الهدايـة ، (دار الفكـر ، بيـروت ، لبنـان ، ط٢ ، ١٤١١هـ) ، ج٦ ، ص٣١٦ .

- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٣٧٧ .
- الرملي ، ابن شهاب الدين : نهاية المحتاج إلى شرح المنهـاج ، (دار الكتـب العلميـة ، د.ط ، ١٤١٤هـ) ، ج٨ ، ص١٦ .

المطلب الخامس
أثر تطبيق عقوبة الحد

تعتبر جريمة القرصنة البحرية التي سبق الإشارة إليها صورة من صور الحرابة وهي من أخطر الجرائم على المجتمع لأنها تجاوزت الاعتبارات العادية التي تنطلق منها الجريمة ، فجريمة السرقة والتي هي أخذ المال خفية تقطع فيها يد السارق، فإذا تجاوز ذلك بأخذ المال تحت قوة السلاح شكل ذلك خطورة على الأمن والمجتمع ولزم تشديد العقاب ، ليستقر الأمن ويطمئن الناس على أموالهم التي حرصوا على حفظها من السرقة ، كما أن الشارع وضع لجريمة الزنا عقوبة محددة تأخذ بالاعتبار ظروف ارتكابها العادية ، فإذا وقعت تحت الإكراه والتهديد بالسلاح لزم تشديد العقوبة بعقوبة الحرابة ، ليأمن الناس على أعراضهم، لأنهم قد احتاطوا وأخذوا باعتبارهم ظروف جريمة الزنا المعروفة ، كما أن جريمة القتل يعاقب عليها بالقصاص، فإذا قام القاتل بعمل يخرجها من جريمة القتل العادية ، بأن قطع الطريق وأخاف الآمنين ، وجب تشديد العقوبة عليه وينطبق ذلك على صور الفساد الأخرى والتي أُخرجت من نطاق الإجرام العادي على سبيل الفساد، وبهذا يمكن القول إن عقوبة الحرابة الثابتة بالقرآن الكريم هي المهيمنة على الجرائم الأخرى في كل ما يخص حماية المجتمع وتحقيق أمنه واستقراره [(١)].

---

(١) انظر : الشاذلي ، حسن علي : أثر تطبيق الحدود في المجتمع ، (إدارة الثقافة والنشر بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، ١٤٠٤هـ) ص ٨٢ : ٨٤ .

المطلب السادس
سقوط الحكم عن مرتكب القرصنة البحرية

يسقط الحكم عن القراصنة البحريين بما يسقط به عن المحاربين وقطاع الطـرق وهناك عدة أمور يسقط بها الحكم ، وسوف أذكر ذلك باختصار :

١- توبة المحارب ومن في حكمه من قراصنة البحر تعيد إليه العصمة في الشريعة الإسلاميـة بشرط أن يكون ذلك قبل القـدرة عليه ويـدل على ذلك قوله تعالى : ﴿ إِلَّا ٱلَّذِينَ تَابُواْ مِن قَبۡلِ أَن تَقۡدِرُواْ عَلَيۡهِمۡۖ فَٱعۡلَمُوٓاْ أَنَّ ٱللَّهَ غَفُورٞ رَّحِيمٞ ﴾ [المائدة : ٣٤] .

أما صفة من لم يقدر عليه فقد ذهب بعض الفقهاء إلى أنه من لحق بدار الحرب وذهب البعض الآخر إلى أنه من تكون له فئة قوية تحميه ، وقـال الـبعض أن عـدم القدرة غير محدد فقد يكون بأي حال ، والقدرة تكون بإمكان ضبطه ومحاكمته [١].

واتفق الفقهاء – رحمهم ا – على أن التوبة على الصفة المقررة شرعاً تُـسقط عنه حد الحرابة وتبقى حقوق الآدميين من قتل نفس ، أو جرح ، أو أخذ مال فإن عفـا الأولياء عنها، وإلا اقتص منه وغرم المال وذهب البعض إلى أنه لا يضمن من حقوق الآدميين من المال إلا ما كان قائماً من المال بيده [٢].

وذهب الحنابلة إلى أن غير المباشر لا يضمن المال إذا تاب وسقط الحـد عنـه ويضمنه المباشر الذي أخذ المال فقط [٣].

---

(١) ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٦١ : ١٧٦٢.

(٢) المرجع السابق ، ج٤ ، ص١٧٦٢ : ١٧٦٣ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٨٧ .
- الشافعي : الأم ، ص٢١٥ .

(٣) ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٨٧ .

٢- تكذيب المجني عليه للجاني المقر ، أو للشهود بأن قال لم يقطع على الطريـق، أو لم يقم بعمـل القرصنة البحرية ضدي ، فإن ذلك يسقط الحد عن المقر، أو المشهود عليه عند الجمهور[١]، ويرى المالكية أن الحد لا يسقط عنه لاحتمال أنه كذبه متعمداً ليخلي سبيله من الجناية التي أقر بها[٢].

٣- رجوع المقر عن إقراره فإن ثبت الحكم بالاعتراف ثم رجع المقر عن إقـراره يسقط الحد عند الجمهور وبعض المالكية[٣]، وذهب بعض المالكيـة إلـى أن رجوعه عن إقراره لا يسقط الحد [٤] .

٤- تملك المال أورده قبل المطالبة والخصومة يسقط الحد عند الجمهور[٥] ، وذهب أبو يوسف من الحنفية والمالكية إلى أن رد المال إلى حرزه ، وإلى من أخـذ منه لا يسقط الحد لعدم اشتراط الخصومة عندهم [٦].

---

(١) الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٤٢ : ١٤٣ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧١ .

(٢) الأصبحي ، مالك بن أنس : المدونة الكبرى ، (تحقيق : السيد علي بن السيد عبـدالرحمن الهاشـم ، د.ن ، د.ط ، ١٤٢٢هـ) ، ج١١ ، ص١٦٠ .
- انظر : القرافي ، شهاب الدين أحمد بن إدريس : الذخيرة ، (تحقيق محمد أبـو خبـزه ، دار الغـرب الإسلامي ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٩٩٤م) ، ج١٢ ، ص ٥٨ ، ٥٩ ، ص١٧٩ ، ١٨٠ .

(٣) ابن عابدين : رد المختار على الدر المختار ، ج٦ ، ص١٤٠ .
- الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٤٢ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٦٦.
- البهوتي : كشاف القناع عن متن الإقناع ، ج٦ ، ص١٩١ .
- الشافعي : الأم ، ص٢١٥ .
- انظر : الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج١٢ ، ص١٦٢ ، ١٦٣ .

(٤) القرافي : الذخيرة ، ج١٢ ، ص١٨١ .

(٥) المقدسي : العدة شرح العمدة ، ص٦٣٦ .
- انظر : ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٥١ ، ٤٥٢ .
- السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص١٩٨، ١٩٩ .
- العيني ، محمود بن أحمد : البناية في شرح الهداية، ج٦ ، ص٤٤٧ .

(٦) الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج١١ ، ص١٤٩ .
- القرافي : الذخيرة ، ج١٢ ، ١٩٩ .
- العيني : البناية في شرح الهداية ، ج٦ ، ص٤٤٧ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٠ ، ٤٧١ .

المبحث الثاني
أحكام جريمة القرصنة البحرية على السفن
في القانون الدولي العام

اهتم القانون الدولي العام لمكافحة الجرائم الدولية ووضع قواعد لأحكامها ، وحث الدول على التعاون في سبيل مواجهتها ، وسوف أتناول أحكام جريمة القرصنة البحرية وهي أحد الجرائم الدولية في هذا المبحث .

وفيه ستة مطالب :

المطلب الأول : مصادر قواعد القانون الدولي العام ذات الصلة بالجانب الجنائي وتطورها

المطلب الثاني : تجريم القرصنة البحرية على السفن في القانون الدولي العام

المطلب الثالث : حق الاقتراب من السفن والتحقق منها وتفتيشها

المطلب الرابع : الاختصاص القضائي وعقوبة جريمة القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي

المطلب الخامس : حق الدفاع والمسؤولية عن المال في القانون الدولي العام والقانون التجاري والدولي

المطلب السادس : الإنابة القضائية وتسليم المجرمين والضمانات

المطلب الأول
مصادر قواعد القانون الدولي العام ذات الصلة بالجانب الجنائي وتطورها

وضع الفقهاء عـدة تعاريف للقانون الدولي العام منها تعريف " لـويس دلبيـز" حيث يعرف القانون الدولي العام بأنـه "مجموعة القواعد العرفية والتعاقدية التي تنظم المجتمع الدولي" [(١)]. ويتفرع من القانون الدولي العام على رأي أغلب شراح القـانون الدولي عدة قوانين من أهمها : القانون الدولي للبحار والقانون الجنائي الدولي، والتـي سوف تتطلب الدراسة التطرق لقواعدهما ، ونقصد بقانون البحار "مجموعـة القواعـد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية" [(٢)] أما القانون الجنائي الدولي فله عدت تعريفـات منها أنه "القانون الذي يبين الأفعال التي تعد جرائم دولية ويبين الإجراءات التي تتبـع عند ارتكابها"[(٣)]. وسوف أتناول في هذا المطلب المصادر والتطور التاريخي لقواعـد القانون الدولي ثم أهم المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية .

أولاً – المصادر التي تستمد منها مبادئ وقواعد القانون الدولي العام :

يستمد القانون الدولي العام مبادئه عموماً سواء ذات الصلة بالجانب الجنائي، أو غيرها من عدة مصادر بعضها مصادر أساسية ، وبعضها مصادر احتياطيـة يمكـن الرجوع إليها إذا لم يوجد حل للقضية في المصادر الأساسية:

---

(١) نقلاً عن الفار ، عبدالواحد : القانون الدولي العام ، (دار النهضة العربية ، القاهرة ، مـصر ، د.ط ، ١٩٩٤م) ، ص١٠ .

(٢) انظر : دويدار، هاني محمد: موجز القانون البحري (المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيـع، بيروت، لبنان، د.ط، ١٤١٧هـ) ص٨ ، ٩.

(٣) يجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن مصطلح القانون الجنائي الدولي ومصطلح القانون الدولي الجنائي تستخدم بمعنى مترادف عند بعض شراح القانون ويذهب البعض إلى التفريق بينهما فيرى أن القـانون الدولي الجنائي هو الذي يحدد الجرائم الدولية مثل جرائم الحرب وجرائم ضـد الـسلام والإنـسانية ومحاكمة مرتكبيها ويكون من اختصاص المحكمة الجنائية الدولية أما القانون الجنائي الـدولي فأنـه يختص بالجرائم الدولية التي لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية فتكون جريمة القرصـنة البحرية داخل في اختصاصه لأنها تخضع للاختصاص القضائي للدول .

- انظر: شمس الدين ، أشرف توفيق : مبادئ القانون الجنائي الدولي ، (دار النهـضة العربيـة ، القاهرة ، مصر، د.ط ، ١٩٩٨م)، ص٢٢:٢٥.
- انظر: صدقي، عبد الرحيم: القانون الدولي الجنائي (د.ن، القاهرة، مصر، د.ط، ١٩٨٦م) ص٥،٤

أ – المصادر الأساسية :

١ - الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية :

تعتبر المصدر الأول للقانون الدولي، حيث تطور دور المعاهدات الدولية تبعاً لتطور المجتمع الدولي[١]، وقد اهتمت الاتفاقيات الدولية المعنية بالبحار بالشق الجنائي سواء ما يتعلق بالقرصنة البحرية ، أو الجرائم الجنائية الأخرى التي يمكن ارتكابها في البحر بدءاً من إعلان باريس عام ١٨٥٦م ، ثم تعليمات لاهاي عام ١٨٩٩م، ثم اتفاقية لاهاي عام ١٩٠٧م بعد ذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م التي تعتبر البداية الحقيقة تلاها اتفاقية الأمم المتحدة عام ١٩٨٢م ، واتفاقية القضاء على الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات البحرية عام ١٩٨٨م والتي عدلت أخيراً باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م، ويجدر الإشارة إلى كل من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، قد تناولت الجوانب الجنائية بشكل مجمل، بينما تناولت اتفاقية روما عام ١٩٨٨م ، ومن ثم اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة عام ٢٠٠٥م الأعمال غير المشروعة بشكل مفصل إلا أن هاتين الاتفاقيتين لم تتسع بحجم اتساع اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م التي وقع عليها ١٥٨ دولة وصدق عليها (١٢٧) دولة تقريباً[٢] .

٢ – العرف الدولي :

يقصد بالعرف الدولي : " مجموعة الأحكام غير المكتوبة التي نشأت في المجتمع الدولي نتيجة تكرار ممارسة الدول لها ، باعتبارها قواعد ثبت لها وصف

---

(١) انظر : عبدالحميد ، محمد سامي ، وآخرون : القانون الدولي العام ، ص٩ : ١٢ .

(٢) انظر : المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، (الدار الجامعية ، بيروت ، لبنان ، ١٤٢٠هـ) ، ص٣٥٥ : ٣٥٧ .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، المواد من (١٠٠ : ١٠٧) .
- انظر: اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م.

الإلزام القانوني في ضمير المجتمع الدولي " [١]. وقد كان العرف يتقدم مصادر القانون الدولي إلى أن بدأت المعاهدات الدولية تأخذ موقع الصدارة منه .

وتقوم القواعـد العرفية في القانون الدولي على ركنـين: الأول مـادي وهـو السلوك المتكرر لأشخاص القانون الدولي على نحو منهج معين ، مـع تطبيـق هـذا السلوك على نهج واضح ومتكرر ومتواتر ، أما الركن المعنوي فيقصد به أن تتكـون عقيدة لمن ينهج هذا السلوك مؤداها أن السير بمقتضاه أصـبح واجباً قانوناً [٢]، وقـد ظل تجريم الممارسات الخطيرة ، والضارة بالملاحـة البحرية يجري علـى أسـاس عرفي بما فيه القرصنة البحرية حتى بـدأ التجريـم على أساس رسمي عبر الاتفاقيات الدولية بعد ذلك [٣].

٣ – المبادئ العامة للقانون الدولي :

تعد المبادئ العامة المستقرة في القانون الدولي مصدراً هامـاً لقواعـد قانونيـة جديدة كما يتفرع منها مبادئ قانونية أخرى [٤]

ب- المصادر الاحتياطية :

وهي التي يمكن الرجوع إليها إذا لم يتوفر حل للمشكلة، أو القضية في المصادر الأساسية ، ومن أهمها :

١- قرارات المنظمات الدولية :

يذهب بعض شراح القانون الدولي إلى أن القرارات التي تـصدرها المنظمـات الدولية تعد مصدراً أساسياً من مصادر القانون الدولي[5] ، ويذهب البعض الآخر إلـى عدم تأييد ذلك ويعدها مصدراً احتياطاً وهو الأرجح ، والمعيار الذي يمكـن بموجبـه

---

[١] الفار، عبدالواحد : القانون الدولي العام ، ص٦ .
[٢] عبدالحميد ، محمد سامي ، وآخرون : القانون الدولي العام ، ص ١٢٩ : ١٦٥ .
[٣] علام، عبدالرحمن حسين علي: المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ج١ ، ص٢٥٤.
[٤] عبدالحميد ، محمد سامي ، وآخرون : القانون الدولي العام ، ص ١٨٥ .
[٥] المرجع السابق ، ص ٢٣٩ :٢٤٥ .

اعتبار هذه القرارات مصدراً أساسياً من عدمه هو مدى توفر شروط القاعدة القانونية فيها، وهي العموم والتجرد والإلزام ، وفيما يخص المنظمات البحرية الدولية فإن هناك عدة منظمات منها: المنظمة البحرية الدولية، والمكتب البحري الدولي وغيرها ، وصدر عن هذه المنظمات قرارات عديدة بشأن الأمن والسلامة البحرية، إلا أن اعتبار قراراتها مصدراً من عدمه يجب أن تخضع للشروط المشار إليها آنفاً ، وبكل الأحوال تعد مصدراً احتياطياً يمكن الرجوع إليه إذا لم يوجد حل للموضوع في المصادر الأساسية [١].

٢ – القضاء الدولي :

تعتبر مجموعة المبادئ التي يمكن استخلاصها من أحكام المحاكم الدولية مصدراً احتياطياً للقانون الدولي يسترشد بها إلى معرفة ما هو قائم ومطبق من قواعد ، ولا يمكن اللجوء لهذا المصدر إلا عندما يستعصى حل القضية أو المشكلة عن طريق المصادر الأساسية السابق ذكرها [٢].

٣ – الفقه الدولي :

هو مجموعة الأبحاث والدراسات التي قام بها العلماء الذين عملوا على شرح قواعد القانون الدولي العام، وأعطوا نظرياتهم وآرائهم في قضاياه المختلفة ، ويتم اللجوء إليها إذا لم يوجد حل في المصادر الأساسية [٣].

رأي الباحث في مصادر القانون الدولي :

ويظهر لي أن أهم مصادر القانون الدولي العام هي المبادئ الأساسية التي استلهمت منها ما يعد مصادر للقانون الدولي، وهي الشرائع السماوية خصوصاً الشريعة الإسلامية؛ لأن ما عرض سلفاً على أنه مصادر للقانون الدولي هو في الحقيقة

---

(١) انظر : الفار ، عبدالواحد : القانون الدولي العام ، ص ٧٠ ، ٧١.

(٢) المرجع السابق ، ص٦٩ .

(٣) المرجع السابق ، ٧٠ .

أشكال لمجموعات من القواعد القانونية ، تم تدوينها وضبطها وتطوير بعض جوانبها ثم تبلورت بصورتها الحالية ، فهي تمثل أوعية جمعت بها هذه القواعد، أو المبادئ ، وعند إمعان النظر نجد أن المبادئ الأساسية وجدت في الشرائع السماوية ، وبالذات الشريعة الإسلامية التي سبقت هذه المصادر بفترات زمنية طويلة ، قال تعالى: ﴿ عَلَّمَ ٱلۡإِنسَٰنَ مَا لَمۡ يَعۡلَمۡ ﴾ [العلق :٥] ، وتعليم الإنسان يكون عن طريق التشريع أو عن طريق العقل والتجربة والتقليد ، ومن المؤكد أن الشريعة الإسلامية أعطت زخماً من المبادئ ساهمت في صياغة قواعد القانون الدولي القائمة حالياً .

ويؤكد ذلك بعض الأمثلة في مختلف جوانب القانون الدولي العام وفيما يخص الجانب الجنائي نجد أن أهم مبادئ القانون الدولي فيه هو مبدأ التعاون في سبيل جلب المصالح ودفع الضرر على المستوى الدولي من خلال منع الأعمال غير المشروعة والحث على فرض العقاب عليها ، وتوثيق التزامات الدول والعمل على تحقيق مبدأ المساواة والعدالة بينها ، وهذه المبادئ جميعاً جاءت بها الشريعة الإسلامية قبل القانون الدولي بقرون والأدلة على ذلك كثيرة منها قوله تعالى ﴿ وَتَعَاوَنُواْ عَلَى ٱلۡبِرِّ وَٱلتَّقۡوَىٰۖ وَلَا تَعَاوَنُواْ عَلَى ٱلۡإِثۡمِ وَٱلۡعُدۡوَٰنِۚ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَۖ إِنَّ ٱللَّهَ شَدِيدُ ٱلۡعِقَابِ ﴾ [المائدة :٢]، وقوله تعالى : ﴿ يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ كُونُواْ قَوَّٰمِينَ لِلَّهِ شُهَدَآءَ بِٱلۡقِسۡطِۖ وَلَا يَجۡرِمَنَّكُمۡ شَنَـَٔانُ قَوۡمٍ عَلَىٰٓ أَلَّا تَعۡدِلُواْۚ ٱعۡدِلُواْ هُوَ أَقۡرَبُ لِلتَّقۡوَىٰۖ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَۚ إِنَّ ٱللَّهَ خَبِيرُۢ بِمَا تَعۡمَلُونَ ﴾ [المائدة :٨]، وغيرها من الأدلة الجامعة لكل المبادئ التي يقوم عليها القانون والتعاون الدولي حالياً ، كما أن التشريع الإسلامي اعتنى بحفظ المصالح ودفع المفاسد ورتب العقوبات على المخالف وكفل للإنسان حق الدفاع عن النفس وأمره بنصرة المظلوم ، وفي جوانب أخرى من القانون الدولي العام على سبيل المثال نجد أن الإسلام قد سبقه بمراحل من ذلك مبادئ القانون الدبلوماسي التي عرفت منذ صدر الإسلام حيث قام

الرسول ρ باستقبال وفود الدول الأخرى ومعاملتهم على نحو ما هو متعارف عليه الآن في القانون الدبلوماسي وغير ذلك مما يخص تبليغ الدعوة وخلافها من صور التعامل[١] .

ثانياً- التطور التاريخي لقواعد القانون الدولي ذات الصلة بالجانب الجنائي :

بقيت القواعد الجنائية في القانون الدولي العام تُبنى على أسس عرفية سواء من حيث التجريم أو العقاب ، وتنطلق هذه القواعد عموماً من منطلق تحقيق المصلحة ، أو دفع الضرر، وليس هناك اتفاق بين شراح القانون حول بداية تدوين قواعد القانون الدولي، فيذهب البعض منهم إلى أن "هجو سواريز" هو مؤسس المبادئ الأولية للقانون الدولي العام عندما أصدر كتابه الحرب والسلام عام ١٦٢٥م ، والذي نص فيه على أن الحرب تكون مشروعة ضد ثلاث حالات ، وذكر منها عندما يمارس البعض القرصنة البحرية ، وفي عام ١٨٥٦م صدر إعلان باريس والذي يرى البعض أنه بداية التأسيس للقانون الدولي ، وفي عام ١٨٦٣م صدر قانون التعليمات للجيش الأمريكي الذي نص على أن بعض الجنايات تستحق الحد الأقصى من العقاب ، وذكر منها القتل والسرقة مع حمل السلاح وغيرها أثناء الحرب [٢].

ويذهب فريق آخر إلى أن اتفاقية تعليمات لاهاي في عام ١٨٩٩م ، ثم اتفاقية لاهاي عام ١٩٠٧م، تعد هي بداية التأسيس للقانون الدولي ، حيث مهدت لمرحلة جديدة لتطور القانون خصوصاً ما يتعلق بالشق الجنائي الخاص بالملاحة البحرية .

---

[١] انظر : مدني ، محمد عمر : العلاقات الدبلوماسية في المملكة العربية السعودية ، (معهد الدراسات الدبلوماسية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط٤ ، ١٤١٣هـ) ، ص١٦ : ١٨ .

[٢] انظر : صدوقي ، عبدالرحيم : القانون الدولي الجنائي ، (د.ن ، القاهرة ، مصر ، د.ط ، ١٩٨٦م) ، ص ٩ :١١ .

- المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، ص٣٥٤ .

وقد اشتملت تلك الاتفاقيتين على القواعد العرفية الخاصة بالبحار، ونصت على منع النهب البحري على وجه التحديد وهو ما يعتبر ضرب من القرصنة البحرية [١].

وفي عام ١٩٣٧م أبرمت الاتفاقية المتعلقة بمكافحة الإرهاب كنقلة نوعية في قواعد القانون الدولي العام ، وبعد الحرب العالمية الثانية بدأت مرحلة جديدة وهامة من مراحل تطور القانون الدولي، وبدأت قوانين البحار ومبادئها الجنائية تحظى بالاهتمام ، حيث قامت هيئة الأمم المتحدة بعد نشأتها بتشكيل لجنة القانون الدولي لتفعيل المادة ١٣ من ميثاقها والتي تشجع على تطوير القانون الدولي العام وتدوينه ، وقد قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة تمخضت عن إقرار أربع اتفاقيات تخص البحار في عام ١٩٥٨م التي سبق ذكرها الأولى خاصة بالبحر الأقليمي والثانية بأعالي البحار، والثالثة خاصة بالمصائد وحفظ الموارد الحية ، والرابعة للجرف القاري[٢].

وقد تناولت اتفاقية أعالي البحار الأحكام الجنائية لعدد من الجرائم التي ترتكب في البحر من أبرزها جريمة القرصنة البحرية ثم تواصلت الدراسات على إثر مطالبة الدول النامية لتدارك جوانب القصور في هذه الاتفاقية حتى تم إبرام الاتفاقية الشاملة للأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، والتي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٩٤م والتي تشكل أكبر تجمع تعاقدي دولي فيما يخص القواعد البحرية [٣].

وقد عالجت هذه الاتفاقية الجانب الجنائي بشكل شامل سواء ما يخص إغراق السفن أو الولاية الجنائية على السفن ، وحق المرور البري ، وحرية الملاحة في أعالي البحار ، وواجبات تقديم المساعدة ، وحصانات السفن ، وما يرد على حرية الملاحة من قيود واستثناءات ومن أهمها جريمة القرصنة البحرية كما بينت ما يتعلق بحق

---

[١] زين العابدين ، رضا : الاغتنام البحري ، ص٣٦ .
- انظر: المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، ص١٥٢ : ١٥٧ .
[٢] المرجع السابق ، ص٣٠٥ :٣٥٧ .
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١).
[٣] المرجع السابق .

الزيارة والتفتيش والمطاردة والضبط والاختصاص القضائي بشكل مجمل وهي تعتبر تأكيداً للقواعد التي تضمنتها اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨م، وفي عام ١٩٨٨م أبرمت اتفاقية روما للقضاء على الأعمال غير المشروعة الموجه ضد المنصات البحرية، والتي تعتبر بالجملة مختصة بالجانب الجنائي، والتي عدلت فيما بعد بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، والتي تناولت القواعد الجنائية للأعمال غير المشروعة التي يمكن أن تتعرض لها الملاحة حيث أوضحت الأعمال غير المشروعة وسلطات الضبط والتفتيش ، والاختصاص القضائي، والضمانات وتسليم المجرمين وغير ذلك من الجوانب الجنائية ،إلا أن هذه الاتفاقية ما زالت في طور التصديق ولم تأخذ الانتشار المطلوب كما هو حال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م[١] .

ثالثاً- المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية :

تؤكد الاتفاقيات الدولية عموماً على ما استقر عليه العرف الدولي بشأن مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، أو في المياه التي لا تخضع لسيادة أي دولة كما أكدت من جهة أخرى حق الدول وسيادتها على مياهها الإقليمية والداخلية كامتداد طبيعي لإقليمها البري ، ومن المسلّم به أن جريمة القرصنة البحرية لن تحدث خارج هذين النطاقين وقبل الشروع في ذكر ما يتعلق بحق الزيارة والتحقق ، ومن ثم التفتيش والمطاردة والاختصاص القضائي ، سوف أتناول المبادئ القانونية التي تحكم هذه الأمور: [٢]

أ – مبدأ حق المرور البريء في ضوء مبدأ سيادة الدول :

يقرر القانون الدولي حق السيادة المطلقة للدول على مياهها الإقليمية ، إلا أنه يعطي في نفس الوقت حق المرور البريء للسفن التي تتبع أو ترفع علم دول أخرى،

---

[١] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المواد من (١٠٠:١٠٧) .
- مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية ، ص٣٢٨.
- انظر: اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م .

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (٢) .

بشرط مراعاة أنظمة الدولة الساحلية صاحبة السيادة على المياه ، وأن تتبـع الـسفينة طرق الملاحة المحددة ، مع الالتزام بعدم تعريض أمن وسلامة الملاحة للخطر [١].

وإذا كانت السفينة في حالة مرور في مياه دولة ما فإنها تخضع من حيث الولاية الجنائية لسلطة الدولة التي تتبع لها ، أو ترفع علمها ، وليس للدولة صاحبة الميـاه أي سلطة إلا في أحوال محددة ، أشارت إليها المادة (٢٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م حيث نصت على أنه :

١- " لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبيـة مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجـراء أي تحقيـق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا فـي الحـالات التالية فقط :

أ – إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية .

ب – أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلـم مساعدة السلطات المحلية "[٢].

٢- لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف ، أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مـارة خـلال البحر الإقليمي [٣].

كما أكدت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة لعام ٢٠٠٥م ، على ولاية الدولة على مياهها الإقليمية حيث تنص المادة (٦) على أنه :

١- " تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتهـا القانونيـة علـى الأفعال المجرمة التي تنص عليها المواد ٣ و ٣ مكرراً و٣ مكـرراً ثانيـاً و٣ مكرر ثالثاً عند ارتكاب الجرم :

---

[١] المرجع السابق، المواد (١٧ ، ١٨ ، ١٩) .

[٢] المرجع السابق ، المادة (٢٧) .

[٣] المرجع السابق .

أ - ضد سفينة ترفع علمها عند ارتكاب الجرم على ظهر تلك السفينة .

ب- أو في أراضيها، بما في ذلك مياهها الإقليمية .

ج - أو من قبل أحد مواطنيها .

٢- يمكن للدولة الطرف أيضاً أن تفرض ولايتها القانونية على هـذا الجـرم فـي الحالات التالية :

أ – عند ارتكاب الجرم من جانب شخص بلا جنسية ويكون مقره المعتاد في تلـك الدولة .

ب- أو عند تعرض أحد مواطني تلك الدولة أثناء ارتكـاب الجـرم للاحتجـاز أو التهديد أو الإصابة بجراح أو القتل .

ج – أو عند ارتكاب الجرم في محاولة لإجبار تلك الدولة على القيام بعمـل مـن الأعمال ، أو الامتناع عن القيام به [(١)].

وبناء على ما تقدم يتضح لي أن للدولة حق الولاية الجنائية على مياهها الإقليمية ما عدا السفن الأجنبية المارة بهذه المياه ، فالولاية عليها تكون للدولة التي تتبـع لهـا السفينة أو تحمل علمها ، وليس للدولة صاحبة المياه التدخل إلا في الحالات محددة التي سبق ذكرها [(٢)]، ويتضح لي أيضاً أن حالة الاشتباه بممارسة الـسفينة العـابرة للميـاه الإقليمية لأعمال القرصنة البحرية ، أو ضلوعها بأعمال سطو مـسلح داخـل الميـاه الإقليمية، يجيز للدولة صاحبة المياه اعتراضها ، أو ما يسمى بالزيارة والتحقق منهـا وتفتيشها إذا لزم الأمر، ومطاردتها إذا حاولت الهرب ، ولها حق تطبيق أنظمتها بحقها لأنها خالفت مبدأ المرور البريء؛ لأن قواعد القانون الدولي تعطي هذا الحق للدولة في أعالي البحار فيكون هذا الحق في مياهها الإقليمية من باب أولى .

---

(١) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، عام ٢٠٠٥م، المادة(٦).

(٢) الفار، عبدالواحد محمد: الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، ص٤٢٥ .

ب – مبدأ شخصية قانون العقوبات :

يفترض التطبيق الإقليمي لقانون العقوبات سريانه على جميع المواطنين في إقليم الدولة ، إلا أنه مع ازدياد ونمو الاتصال بين الدول بدأت أهمية التفكير في شخصية قانون العقوبات سواء من زاوية الجاني أو من زاوية المجني عليه ، فمن زاوية الجاني يلتزم المواطنون أياً كان موقعهم خارج إقليم دولتهم احترام قوانينها الوطنية ، ومن زاوية المجني عليه فإن انتماء المجني عليه للدولة قد يتطلب أن تمد الدولة حمايتها القانونية له أينما كان موقعه ، وأن تعاقب من يعتدي عليه ولو كان ذلك خارج إقليم الدولة ، ويعرف مبدأ شخصية قانون العقوبات بالنسبة للجاني بمبدأ الشخصية الإيجابية، ويعرف بالنسبة للمجني عليه بمبدأ الشخصية السلبية [١].

ج – مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار وما عليه من قيود :

يتقرر في ضوء مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار بعض الأمور، التي تناولتها المادة (٨٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م التي تضمنت ما يلي:

١- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية ، وقواعد القانون الدولي الأخرى ، ويتقرر ذلك للدول الساحلية وغير الساحلية .

٢- تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع الحرص على المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في أعالي البحار[٢].

ويقرر هذا المبدأ عدم تدخل سفينة في شأن سفينة أخرى تابعة لدولة أخرى في أعالي البحار، إلا في الحالات المنصوص عليها والتي تعد القرصنة البحرية واحدةً منها [٣] ، حيث أشارت المادة (١١٠) من اتفاقية عام ١٩٨٢م إلى أنه :

---

[١] سرور ، أحمد فتحي : الوسيط في قانون العقوبات القسم العام ، (دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ط٦ ، ١٩٩٦م) ، ص ١٠٧ .

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، المادة (٨٧) .

[٣] شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٤ : ١٦٥.

" باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سـلطات تمنحهـا معاهدة ما، فإنه ليس لأي سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية مـن غير السفن التي تكون لها حصانة وفقاً للمادتين ٩٦،٩٥ كالسفن الحربية ، ما يبرر تفقد هذه السفينة مالم يتوفر أسباب معقولة للاشتباه في: أن السفينة تعمـل فـي القرصـنة البحرية[١]"، أو غيرها من الأمور التي عددتها المادة .

وبهذا يجوز للسفن الحربية أو سفن تطبيق القانون في ضوء هذا المبـدأ الحـق بالاقتراب ، أو ما يسمى بالزيارة والتفتيش، والمطاردة في أحـوال الاشـتباه فـي أن السفينة تمارس أعمال القرصنة البحرية ، بشرط ألا تكون مـن الـسفن التـي تتمتـع بالحصانة كالسفن الحربية ، ويؤكد هذا المبدأ المادة (٨ مكرر) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥م [٢].

ويتضح لي على هذا الأساس أن جريمة القرصنة البحرية على السفن تجرم بناء على القوانين الداخلية للدول استناداً إلى مبدأ الإقليمية ، ومبدأ شخصية قانون العقوبات، كما أنها مجرمة في ضوء القانون الدولي بناء على الأعراف والاتفاقيـات الدوليـة ، وبهذا تكون من الجـرائم مزدوجة التجريم في القانون الدولي العـام ، وفـي قـوانين معظم الدول .

المطلب الثاني

[١] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١١٠) .

[٢] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامـة الملاحـة البحريـة عام ٢٠٠٥م ، المـادة (٨ مكرر).

تجريم القرصنة البحرية على السفن في القانون الدولي العام

إن الحديث عن تجريم القرصنة البحرية على السفن في ظل القانون الدولي العام يقتضي أن نتناول ثلاث مسائل :

المسألة الأولى : أساس تجريم القرصنة البحرية

المسألة الثانية : ضوابط وشروط جريمة القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي

المسألة الثالثة :خصائص جريمة القرصنة

المسألة الأولى- أساس تجريم القرصنة البحرية

يبنى الأساس التجريمي للقرصنة البحرية على منع ما تنطوي عليه هذه الجريمة من اعتداء وإلحاق الضرر بالأفراد والأموال ، الأمر الذي دفع المجتمعات ممثلةً بالدول إلى محاربتها حتى استقر في العرف الدولي أن القرصان عدو للجنس البشري[1]، وهذه الجريمة تعتبر تهديداً مباشراً لطرق النقل البحري الذي يعتمد عليه الاقتصاد العالمي في الوقت الحاضر .

وبناء على خطورة هذه الجريمة وما يحيط بها من ظروف وعوامل فقد أُضفي عليها صفة الجريمة الدولية ، لأنها تمس في الغالب الدول ، والأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين ، ويلحق ضررها أكثر من طرف ، وتستهدف نهب الأموال عن طريق العنف الذي يؤدي إلى إزهاق الأرواح وإتلاف الممتلكات ، ومن هذا المنطلق جرمت هذه الأعمال لحماية المجتمعات من أخطارها ، وقد مر تجريم هذه الأعمال بمرحلتين :

١- التجريم على أساس عرفي :

---

[1] الغنيمي ، محمد طلعت : قانون السلام في الإسلام ، ص٨٠٣ .

ظل تجريم القرصنة البحرية قائماً على أساس عرفي لفتـرات طويلـة ، حتـى جرمت في إطار تجريم النهب [١] ، والسلب في تعليمات لاهاي عام ١٨٩٩م ، وتلاها اتفاقية لاهاي الرابعة عام ١٩٠٧م ، كما سبق الإشارة إلى ذلك .

وقد جرم النهب في معظم التشريعات المحلية في ذلك الوقت ، وتدخل جريمـة القرصنة البحرية ضمناً في هذا التجريم ، إلا أن ذلك لا يعد تجريمـاً دوليـاً لهـا لأن هاتين الاتفاقيتين تم توقيعهما في نطاق ضيق ، ولم تكن في إطار منظمة دولية ، ولهذا يذهب أكثر شراح القانون الدولي إلى اعتبار اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م هي البداية الأولى لتجريم القرصنة البحرية على أساس ونطاق دولي [٢].

٢ – تجريم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية :

أ – جرمت القرصنة البحرية لأول مرة على أساس دولي بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار بتاريخ ١٩٥٨/٤/٢٩م، وتعد هذه الاتفاقية المصدر الأول لتجريم القرصنة البحرية على السفن حيث اتفق عدد كبير من أشخاص القانون الدولي تحت مظلـة هيئة الأمم المتحدة وهي أكبر المنظمات الدولية، وقد نصت المادة الأولـى منهـا على نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية في أعالي البحار، وجاء في المـواد (٢٣:١٤) من الاتفاقية ما يخص تجريم القرصنة البحرية في البحر العالي، وفي كل مكان لا يخضع لقضاء أي دولة ، وهذه المواد جاءت صـريحة فـي تجـريم القرصـنة البحرية، وتكليف الدول المتعاقدة بفرض العقوبات عليها [٣].

وبعد ذلك جاء تجريم القرصنة البحرية على السفن بموجب اتفاقية الأمم المتحـدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م في المواد (١٠٧:١٠٠) ونصت المادة (١٠٥) على أنه:

---

[١] يقصد بالنهب أو السلب قيام الأفراد ولو كانوا عسكريين بانتهاك حرمة الملكيه الخاصة .
- انظر: زين العابدين ، رضا : الاغتنام البحري ، ص٣٦ .

[٢] المرجع السابق ، ص٣٧ .

[٣] علام، عبدالرحمن حسين علي: المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، ج١، ص٢٦٠.

" يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أُخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات" [١].

وهذه المادة في الوقت نفسه مقيدة بأعالي البحار لأن المادة (١٠١) عندما عرفت القرصنة نصت على ما يقع في أعالي البحار [٢].

أما ما يقع خارج أعالي البحار ، فيكون في المياه الإقليمية ، أو الداخلية للدول ، فإن لكل الدول أن تمارس سيادتها من خلال مبدىء الإقليمية ، وشخصية القانون حيث تنص المادة (٢٠) من الاتفاقية على ذلك [٣]، وقد حظيت هذه الاتفاقية بانتشار واسع حيث وقع عليها أكثر من ١٥٨ دولة وصدق عليها ١٢٧ دولة حتى عام ١٩٩٨م ، ولهذا سوف أركز في هذه الدراسة على ما تضمنته من أحكام بشأن القرصنة البحرية على السفن[٤].

ب – تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية روما عام ١٩٨٨م :

وقعت اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة والمنصات البحرية في مارس عام ١٩٨٨م في مدينة روما في إيطاليا ، وقد تضمنت هذه الاتفاقية تجريم القرصنة البحرية كأحد الأعمال غير المشروعة التي توجه ضد سلامة الملاحة، ودعت الدول للتعاون فيما بينها للقضاء على هذا العمل ، كما وضعت أسس الاختصاص القضائي[٥] ، ثم عدلت هذه الاتفاقية في عام ٢٠٠٥م .

---

[١] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠٥) .

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١) .

[٣] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، المادة (٢٠) .

[٤] المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، ص٣٥٥ : ٣٥٧ .

[٥] أبو الوفا ، أحمد : القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية ، (دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، د.ط ، ١٩٨٨- ١٩٨٩م) ، ص٤٠٦ : ٤٠٧ .

ج- جرمت القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، والتي أبرمت تحت مظلة المنظمة البحرية الدولية (IMO).

وقد تناولت هذه الاتفاقية من خلال المواد (٣) و (٣ مكرر ثالثاً) تحديد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة التي تعد القرصنة البحرية جزءاً منها، وهي التي يكون لها غرض خاص، ثم بينت المادة (٤) النطاق المكاني الذي تغطيه أحكام الاتفاقية والذي يعتبر أوسع من النطاق المكاني لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م حيث تشمل أحكام الاتفاقية جميع السفن سواء التي تبحر في المياه الإقليمية، أو كانت قادمة إليها من أعالي البحار ، إضافة لما يقع في أعالي البحار.

وبهذا يتضح أن جريمة القرصنة البحرية جرمت في ضوء القانون الدولي العام منذ البداية على أساس عرفي مستقر لدى الشعوب وبين الدول ، ثم جرمت في اتفاقيات ذات نطاق محدود ، وبعد ذلك جرمت على نطاق واسع تحت مظلة هيئة الأمم المتحدة في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م التي تسمى اتفاقية أعالي البحار ، ثم باتفاقية عام ١٩٨٢م ، والتي تعتبر أكثر الاتفاقيات اتساعاً ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٩٤م ، ثم جرمت في اتفاقية روما ضمن جرائم الأعمال غير المشروعة عام ١٩٨٨م ، والتي عدلت في عام ٢٠٠٥م الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة ، وتناولت الأعمال الجنائية غير المشروعة فيما تناولت اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨م واتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م أحكام وقواعد القانون البحري بشكل عام [١].

تجريم الاشتراك والمساعدة في جريمة القرصنة البحرية :

يستوي في نظر القانون الدولي العام من يشترك، أو من يساعد، أو من يحرض على أعمال القرصنة البحرية مع مرتكبها ، إذا كان ذلك عن عمد وعلم ، وتنص على ذلك المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة من قانون البحار وهي تؤكد ما تضمنته المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م [٢].

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البرية عام ٢٠٠٥م ، المواد (٣ – ٤) .

[٢] شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٢ .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١).

أهمية التجريم : تأخذ نصوص التجريم والعقاب سواء كانت دولية أو تلك التي تنص عليها القوانين الجنائية المحلية في كل دولة أهمية بالغة ، لأنها تضع القواعد التي تحمي الإنسان من الخطر التعسفي في التجريم والعقاب على الأفعال التي يقوم بها بغير الأداة التشريعية المعبرة عن القانون الممثل لإرادة الشعب والتي غايتها حرية الفـرد، وصونها من العدوان في إطار الموازنة بين موجباتها، وما يعتبر لازماً لحماية مصلحة الجماعة، كما أنها تقرر عدم العقاب على الأفعال السابقة للتجريم وفق مبدأ عدم رجعية النصوص أو القوانين[(١)].

المسألة الثانية : ضوابط وشروط جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي

هناك عدد من الضوابط والشروط يمكن بمقتضاها وصف الجريمة بأنها جريمة قرصنة بحرية في إطار القانون الدولي، ومن أهم تلك الضوابط والشروط ما يلي :

١- أن تُرتكب جريمة القرصنة البحرية لتحقيق أغراض خاصة بالقراصنة سـواء كان شخصاً بمفرده يقوم بأعمال العنف والاحتجاز، أو كانوا مجموعة ففي كل الأحوال تتم جريمة القرصنة البحرية ، ومن أمثلة الهدف الخـاص : تحقيـق الكسب المادي ، أو محاولة الهرب من دولة إلى دولة أخرى عن طريق القيـام بالعمل العنيف، أو غير ذلك ، أما في حالة ارتكاب أعمال العنف لتحقيق هدف عام فإن ذلك ينفي صفة القرصنة البحرية عن الفعل ، والأهداف العامـة هـي ذات الغاية السياسة، أو الدينية، أو العسكرية، وكذلك أعمال منظمات التحريـر الوطنية ، لأن هدف هؤلاء الأشخاص لا يرمي من وراء عملهم تحقيق منفعـة خاصةً بالمنفذ، وإنما يخدمون غيرهم ، ويتبين لي أن هذا يعتبـر مـن أكثـر الضوابط للتفريق بين الهدف العام والهدف الخاص عند وقوع حادث جنائي[(٢)] .

---

(١) انظر : شمس ، محمـود زكي : الموسوعة العربية للاجتهادات القـضائية الجزائيـة ، (مؤسـسة الأجيال ، بيروت ، لبنان ، د.ط ، ٢٠٠٠م) ، ج٣ ، ص١٦ ، ١٧ .

(٢) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١).

- انظر: الحاج ، ساسي سالم : قانون البحار والجديد بين التقليد والتجديد ، ص٤٢٦ .

ولكن يجب أن أستطرد بالقول أنه لو قام من يسعى إلى تحقيق هدف عام بأعمال ضد سفن خاصة أو تجارية أو سفن تتبع دول أخرى غير الدولة التي يناضل ضدها فإن ذلك يعتبر من قبيل القرصنة البحرية ، وهو ما يذهب إليه أكثر شراح القانون الدولي [(١)].

٢- القيام بأعمال عنف باستخدام القوة سواء كان العنف مادياً، أو معنوياً فلو تمت جريمة أخذ المال خفية فإنها تعد سرقة وليست قرصنة بحرية ، ويتفق شراح القانون فيما يخص أعمال العنف المباشر باستخدام السلاح ،أو عن طريق التهديد ، ويدور الخلاف بين شراح القانون حول أعمال الاحتيال التي تؤدي إلى عنف كالتسبب باصطدام السفينة، أو سقوط أحد ركابها في البحر ، ومن ثم استغلال ذلك لإتمام عملية السطو ونهب الأموال، والراجح أن التسبب بأعمال العنف التي توصف بها القرصنة البحرية تلحق بالعمل طالما كانت الغاية منها الاستيلاء على السفينة [(٢)].

٣- النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية ذات الصفة الدولية ، وهو أن ترتكب الجريمة في أعالي البحار ، أو في أي مياه لا تخضع لسيادة أي دولة ، وهذا النطاق محدداً بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م ، وفي اتفاقية الأمم المتحدة عام ١٩٨٢م [(٣)].

وبعد ذلك جاءت اتفاقية القضاء على الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة والمنصات البحرية الموقعة في روما عام ١٩٨٨م والمعدلة باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة لعام ٢٠٠٥م التي زاد النطاقي المكاني في المادة (٤) في كل منهما ليشمل الأعمال غير المشروعة

---

(١) المرجع السابق .

(٢) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١) .

- انظر:علام، عبدالرحمن حسين علي: المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، ج١، ص٢٦٠ .

(٣) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١).

التي تتعرض لها جميع السفن التي تبحر في أعالي البحار، وفي المياه الإقليمية إذا كان خط إبحارها المقرر يعبر إلى أعالي البحار [١].

أما الأعمال غير المشروعة التي تقع في المياه الإقليمية فإنها تخـضع لـسيادة الدولة صاحبـة الولايـة على المياه ما عدا ما يقع في السفن من الأعمال التي تكون تحت أنظمتها الداخليـة ، فإنه يخضـع لسيادة دولة العلم فـي الأحـوال المحددة التي سبق ذكرها [٢].

٤- لكي يكون العمل من أعمال القرصنة البحرية يجب أن يكون غير مـشروع أو غير قانوني ، وعلى هذا فإن أعمال الاحتجاز أو العنف التي يقوم بهـا طـاقم السفينة ، أو فريق الأمن فيها ضد شخص مخالف، أو يحاول ارتكاب جريمة لا يعد من أعمال القرصنة البحرية طالما تسمح أنظمة الدولة التي تتبع لها السفينة بهذا العمل ، وكذلك إذا قام طاقم السفينة بأعمال الدفاع الشرعي ضـد هجـوم ونتج عنه عنف ضد الغير فهو عمل مشروع وليس قرصنة[٣] .

٥- أن يرتكب القراصنة العمل بإرادتهم عن عمد وعلم فلو وقع العمل العنيف خطأ أو ارتكب تحت التهديد وبطـريق الإكـراه ، فإن هـذا العمل لا يكـون مـن قبيل القرصنة البحرية بالنسبـة للمجبر لانتفاء القصد الجنائي دون مـن قـام بالإجبار عليه [٤].

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البرية ، المادة (٤).

[٢] المرجع السابق ، المادة (٦) .

- انظر : الشهاوي ، قدري عبد الفتاح : الموسوعة الشرطية القانونية ، (عالم الكتب ، القـاهرة ، مصر ، د.ط ، ١٩٧٧م) ، ص٥٨٩ : ٥٩٠ .
- انظر : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (٢٧).

[٣] داود ، عبد المنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، ص٢٤١ .

[٤] المرجع السابق ، ص ٢٤٢ .

- انظر : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١).
- انظر : السعيد ، كامل : شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات ، ص٥٢٨ ، ٥٢٩ .

٦- أن تقـع القرصنة البحرية من سفينة ضد سفينة أخرى، أو من طـائرة ضـد سفينة، فإذا قام أحد ركاب السفينة بعمل غير مشروع على متنهـا كالقتـل أو السرقة ، فإن ذلك لا يعد قرصنة بحرية ، ويخضع من الناحية الجنائية لولايـة الدولة التي تتبع لها السفينة أو تحمل علمها ولطـاقم الـسفينة القـبض عليـه واحتجازه إلى أن يتم تسليمه للأجهزة الأمنية المختصة ، أما إذا قـام بعـض الركاب، أو بعض طاقم السفينة بالتمرد عليها ومن ثم الاستيلاء عليها ، وعلى ما بها من أموال بشكل كامل، أو قاموا بممارسة أي عمـل يعـد مـن قبيـل القرصنة البحرية بعد الاستيلاء عليها، فإنها تعد سفينة قرصنة بحرية حتماً وما يصدر منها من أعمال غير مشروعة يعتبر من قبيل القرصنة، وكذلك إذا تمرد طاقم إحدى السفن الحربية أو الحكومة عموماً أو الطائرات، واسـتولى علـى زمام السفينة أو الطائرة وقام بأعمال تعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية التي حددتها قواعد القانون الدولي، فإن هذه الأعمال تعتبر أعمال قرصنـة بحريـة ويطبق عليها ما يطبق على القراصنة حيث تنتفي عنهـا الحـصـانة تمامـاً، وتُعامل سفينتهم معاملة السفن الخاصة التي تمارس القرصنة البحرية [(١)].

المسألة الثالثة : خصائص جريمة القرصنة البحرية

تتميز جريمة القرصنة البحرية بعدة خصائص يتعلق بعضها بطبيعتهـا البحريـة وبعضها بطبيعة الفعل المكون لها ، وأهم هذه الخصائص :

[(١)] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١).

- انظر : الحاج ، ساسي سالم: قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، ص٤٢٦ ، ٤٢٧ .
- انظر : أبو الوفا ، أحمد : القانون الدولي للبحار على ضوء المحاكم الدولية والوطنية ، ص٤٠٤ .
- انظر : شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٢ .

١- تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية ، حيث تعرف الجريمة الدولية بأنها "كل فعل أو امتناع عن فعل غير مشروع ينال بالاعتداء حقاً أو مصلحة في نظر القانون الدولي ، ويكون له عقوبة توقع من أجله " [١].

وتأخذ جريمة القرصنة البحرية صفة الدولية لاعتبارات أهمها تجريمها على سبيل التعيين في القانون الدولي العام في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م ، واتفاقية الأمم المتحدة عام ١٩٨٢م ، والاعتبار الآخر هو وقوعها في المياه الدولية أو ما يطلق عليها أعالي البحار والتي لا تخضع لسيادة الدولـة ، ولهذا يعد بعض شراح القانون صفة الدولية ركناً رابعاً لجريمة القرصنة البحرية، فيكون حق الضبط والمحاكمة مشروع لكل الدول على السواء [٢].

٢ - تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم المستمرة لأن السفينة التي تقوم بأعمال القرصنة تعتبر سفينة قرصنة بحرية وتستمر صفة الجريمة في كـل لحظـة مـن لحظات رحلتها البحرية [٣]، والجريمة المستمرة خلاف الوقتية وتعرف بأنها " التي يتكون ركنها المادي من عمل أو حالة تحمل بطبيعتها الديمومة فترة غير محددة من الوقت " [٤].

٣ – تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الإيجابية فهي تتكون من فعل إيجـابي حيث يقوم الفاعل بعمل ينهى عنه القانون ، وتعتبر من الجرائم المركبـة لأنهـا

---

[١] شمس الدين ، أشرف توفيق : مبادئ القانون الجنائي الدولي ، (دار النهـضة العربيـة ، القـاهرة ، مصر، د.ط ، ١٩٩٨م) ، ص٣٢ .

[٢] المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، ص٣٧٠ : ٣٧١ .

- انظر : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المواد من (١٠٠ إلى ١٠٧) .

[٣] داود ، عبد المنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، ص٢٤٣ .

[٤] الحلبي ، محمد علي السالم عياد : شرح قانون العقوبات الأردني القسم العام ، (دار مكتبـة بغـدادي للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، ط١ ، ١٩٩٣م) ، ص١٢٢ .

تتكون من أكثر من فعل تتكون منه الجريمة فتشتمل على العنف والتهديد والسلب والقتل أو الإتلاف أو الخطف أو الإغراق ، وفي الغالب تتكون جريمة القرصـنة البحرية من أكثر من فعل من هذه الأفعال [١].

٤ - يجوز لأي دولة أن تقوم بضبط سفن القرصنة والقبض على الأشخاص في أعالي البحار أو المياه التي لا تخضع لسيادة أي دولة على متنها ولها الحق في محاكمتهم وعقابهم، لأن القرصنة البحرية من الجرائم الدولية كما أسلفت[٢].

٥- نظراً لأن جريمـة القرصنـة البحريـة جريمة دولية فلا يجـوز الإعفـاء مـن العقاب عليها في نطـاق القانون الجنائي الدولي بناء على التشريعات الداخلية مع عدم تقادمها[٣] .

٦- يتبين لي أن جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ثنائية التجريم فهي مجرمه فـي القانون الدولي العام وفي القوانين الداخلية لأكثر الدول .

---

(١) الحلبي ، محمد علي السالم عياد : شرح قانون العقوبات الأردني القسم العام ، ص١١٩ .
(٢) المجذوب ، محمد : الوسيط في القانون الدولي العام ، ص٣٧٢ .
- انظر : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المواد (١٠٥ ، ١١٠).
(٣) شمس الدين، أشرف توفيق: مبادئ القانون الجنائي الدولي، ص١٧٢.

المطلب الثالث
حق الاقتراب من السفن والتحقق منها وتفتيشها

أولاً - حق الاقتراب والزيارة والتفتيش :

تعطي قواعد القانون الدولي للسفن الرسمية سواء الحربية، أو سفن تطبيق القانون ، كما أسمتها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥م الحق بأن تقترب من السفن الخاصة والتجارية في ضوء المبادئ التي سبق ذكرها ، وذلك عندما يقوم شك على أن تلك السفينة الخاصة أو التجارية هي سفينة قرصنة، وهذا الحق تمارسه الدولة صاحبة الولاية في مياهها ويكون خاصاً في المياه الإقليمية بالدولة صاحبة السيادة على المياه ، أما في أعالي البحار فيكون ذلك الحق للدول عموماً لأنها طريق عالمي للمواصلات والتجارة الدولية [١].

ويكون هذا الاقتراب بناء على دلائل حيث يتم بعث مجموعة بواسطة زورق بقيادة ضابط ، ويقوم أولاً بإجراءات التحقق ثم إجراءات التفتيش حسبما يتطلب الأمر وذلك على النحو التالي :

١ - إجراءات التحقق :

عند الاقتراب من السفينة يجب أولاً التحقق من رفع العلم إذا لم تكن السفينة ترفع علمها ، فيجب أن تبادر إلى رفعه ليتم التأكد من جنسية السفينة ، ثم التأكد من أوراقها الثبوتية ، ورقم المنظمة البحرية الدولية ، وميناء التسجيل ، وميناء القدوم والوجهة ، وأي معلومات أخرى ذات صلة بالدلائل القائمة ، فإذا انتفى الشك يخلى سبيل السفينة ، أما إذا بقي الشك وبقيت الشبهة قائمة فيتوجب طلب الإذن لتفتيشها إذا كانت تتبع لدولة تحمل جنسيتها أو علمها ، أما إذا كانت السفينة بدون هوية أو تعذر أخذ الإذن فيجوز الشروع بإجراءات التفتيش [٢].

---

[١] شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٥.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١١٠) .

[٢] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المادة (٨).

٢ – إجراءات التفتيش :

تقرر قواعد القانـون الدولي العـام حق التفتيش إذا استمـــر الاشـتباه بـأن السفينة تمـارس أعمال القرصنة البحرية بعـد التحقق من أوراقها فيـتم إخـضاعها لمزيد من المراجعة والفحص والتفتيش ، وإذا تأكدت هذه الدلائل تضبط الـسفينة وإذا انتفت الشبهات يجب إخـلاء سبيلها ، ويجب عند تفتيش الـسفن مراعـاة الـضوابط والإجراءات التالية :

أ – أن تكون الدلائل قوية تبرر عملية الفحص والتفتيش .

ب- أخذ الإذن بالتفتيش من دولة السفينة إذا أمكن ذلك ، وبلاغ الربان بطلب التفتيش .

ج – الأخذ بالحسبـان ما ينطـوي عليه التفتيش من تأخير السفينة ، أو أي صعوبات أخرى، وهي في عرض البحر .

د – إذا ثبت أن الشبهات ليس لها أساس من الصحة وبرئت ساحة السفينة فإنه يجـب تعويضها عن أي خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها وتقوم الدولة التي تتبع لهـا السفينة المشتَبهة بالتعويض، أو تأكدت قيد مرحلة الضبط [١].

ثانياً – التتبع والمطاردة :

في السابق كان الفقه الدولي غير مؤيد لتتبع السفن الأجنبية ومطاردتها ثـم بـدأ بتأييده بعد ذلك، عندما توافرت السوابق القضائية ، ومن السوابق القضائية المؤيدة لهذا الأمر "ما وقع في عام ١٩٠٦م عندما قبضت كندا على سفينتين أمريكيتين ضبطتا في المياه الكندية ، وحكم القضاء الكندي بمشروعية ذلك"[٢]، ثم استقرت قواعـد القـانون الدولي على تأييده ، وحسبما نصت عليه المادة (١١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

---

[١] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١١٠).
- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهـة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المـادة (٨ مكرر).
- شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٦ .

[٢] شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٦ .

البحار عام ١٩٨٢م[١]، وتعتبر جريمة القرصنة البحرية من الأعمال التي تبرر مطاردة السفن والقبض عليها، وللقيام بهذا الحق عدة شروط :

١- أن تقوم دلائل وأسباب معقولة تبرر القيام بذلك .

٢- أن تكون السفينة المطاردة من السفن التي لا تتمتع بالحصانة ضد الاختصاص القضائي للدولة كالسفن الحربية .

٣- أن يصدر أمر إلى السفينة بطلب التوقف، وهذا الأمر أصبح ميسوراً في ظل التقدم التقني لأجهزة الاتصال[٢]، وإمكانية إعطاء إشارة ضوئية، أو أية وسيلة أخرى، وأن تحرص السفن التي تقوم بالمطاردة على أن تُعلم السفينة المطاردة بذلك .

٤- يجب أن تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية أو بالمنطقة المتاخمة للدولة التي تقوم بالمطاردة .

٥- بعد خروج السفينة من المياه الإقليمية والمتاخمة لا يجوز المطاردة إلا إذا كانت مستمرة لم تنقطع ويسمى ذلك بالمطاردة الحثيثة أو الحارة .

٦- يجب مراعاة جوانب السلامة البحرية والبيئة عند القيام بالمطاردة .

٧- لا يقوم بالمطاردة إلا السفن والزوارق الرسمية ويجب أن تحمل علامات واضحة تبين أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك[٣] .

٨- ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي يجري مطاردتها للبحر الإقليمي لأي دولة أو للدولة التي تتبع لها .

٩- في حالة تضرر السفينة نتيجة المطاردة تُعوض عن أي خسائر أو ضرر إذا اتضح أن المبررات التي طُوردت من أجلها لا أساس لها [٤].

---

[١] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١١٠).

[٢] شهاب ، مفيد : قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، ص١٦٦ .

[٣] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١١١) .

[٤] المرجع السابق .

هذه المبررات والشروط التي تجيز مطاردة السفينة أو الزوارق إذا أخلت بأنظمة الدولة داخل مياهها الإقليمية ، ولا شك أن ممارسة القرصنة البحرية من الأعمال التي تُعد إخلالاً مباشراً بأنظمة الدولة .

وعلى هذا الأساس يتضح لي أنه يجوز مطاردة السفينة إذا حاولت الهرب في كل الأحوال التي تثور الشبه حولها بما في ذلك القرصنة البحرية إلا أنه يجب مراعاة بعض الجوانب الهامة كوجود الأسباب والمبررات القوية للاشتباه ثم المطاردة ، و مراعاة جوانب السلامة البحرية عند مطاردة سفن يشتبه أنها تمارس القرصنة البحرية وبعد ذلك التأكد من أن السفينة علمت بطلب التوقف ، وفي النهاية لابد أن تكون السفن التي تطبق النظام تحمل علامة مميزة حتى لا تعتقد السفينة المطلوب استيقافها بأنها سفن قرصنة تحاول مهاجمتها [1].

المطلب الرابع
الاختصاص القضائي وعقوبة جريمة القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي

---

[1] المرجع السابق ، المواد (١٠٦ ، ١١١) .

يشمل الاختصاص القضائي إجراءات الضبط القضائي والتحقيق والمحاكمة وتطبيق العقوبة ، وهذه الإجراءات بالجملة تقوم بها الدول بناء على قوانينها الداخلية في ضوء القانون الجنائي الدولي حيث تنص قواعد القانون الدولي على إعطاء هذا الحق للدول بشكل متساو ، وقد سبق التطرق إلى إجراءات حق الاقتراب من السفن وتفتيشها ، فإذا تأكدت الشبهات ضد السفينة بأنها ضالعة بارتكاب جريمة القرصنة البحرية ، فإنه يجب القبض عليها واقتيادها إلى أحد موانئ الدولة الضابطة وفق إجراءات محددة تمهيداً لمحاكمة القراصنة مع الأخذ بالاعتبار أن ما يقع في المياه الإقليمية للدولة يخضع لولايتها فقط [١]، أما ما يقع في أعالي البحار خارج المياه الإقليمية للدول فيخضع للإجراءات والاختصاصات القضائية التالية :

أولاً – إجراءات الضبط :

يقصد بالضبط القضائي: " ما يقوم به مأمور الضبط القضائي من البحث عن الجرائم ومرتكبيها ، وجمع الاستدلالات التي تبرم للتحقيق والدعوى" [٢].

تعطي قواعد القانون الدولي العام الحق لكل دولة بأن تقوم بضبط سفن القرصنة البحرية في أعالي البحار، أو في أي مكان يقع خارج ولاية الدولة حيث تنص المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة من عام ١٩٨٢م على أنه :

" يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أُخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات" [٣].

وهذه المادة تؤكد ما تضمنته اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة (١٩) [٤]، كما أكدت على ذلك اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م في المادة (٨ مكرر) والتي أشارت إلى ما يقع خارج المياه

---

[١] أبو هيف ، علي صادق : القانون الدولي العام ، ص٣٩٠.

[٢] طنطاوي ، حامد مرسي : سلطات مأمور الضبط القضائي ، (د.ن ، ط٢ ، ١٩٩٣م) ، ص٧١.

[٣] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، المادة (١٠٥) .

[٤] علام، عبدالرحمن حسين علي: المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، ج١، ص٢٥٧

الإقليمية فيجوز للدول حق الضبط وفق قواعد القانون الـدولي وبموجـب وضـوابط حددتها تلك المادة [١].

شروط الضبط :

عند القيام بعملية الضبط فإن هناك عدة شروط واعتبارات يجب مراعاتها وأهمها:

١- يجب عدم الشروع بعملية الضبط أو القبض إلا بناء على مبـررات وشـواهد كافية[٢] .

٢- أن يتم الضبط أو القبض من قبل سفن رسمية مخولة بذلك وأن تحمل علامات واضحة تدل أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك [٣].

٣- إذا ضبطت السفينة أو الطائرة بشبهة ارتكاب القرصـنة البحريـة وتبـين أن المبررات غير كافية واتضح انتفاء تلك الشبهة ، فيجب أن تتحمل الدولة التـي قامت بعملية الضبط مسؤولية الخسائر والأضرار الناتجة عنها تجاه الدولة التي تتبع لها السفينة أو الطائرة [٤].

٤- تنص اتفاقية قمع الأعمال غيـر المشروعة لعام ٢٠٠٥م في المادة (٨ مكرر) البند (٥) فقرة (ب) أنه في حالة التثبت من جنسية السفينة، وأنها تتبع لدولة ما وجب أخذ الإذن من الدولة لتفتيش السفينة، والشروع بتدابير الضبط الأخـرى من استجواب الأشخاص وغيره، وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تأذن، أو تكلف فوراً من يتولى أمر ذلك مع الطرف الطالب أو منفرداً، ويجوز للدول الأطراف في الاتفاقية أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحريـة بإعطـاء الإذن لاتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين تُعطي الإذن بعده تلقائياً، إذا لم تـتمكن من الوصول للسفينة [٥].

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غيـر المشروعة الموجهـة ضـد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المادة (٨ مكرر).

[٢] المرجع السابق .

[٣] المرجع السابق .

[٤] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المواد (١٠٦ – ١٠٧) .

[٥] اتفاقية قمع الأعمال غيـر المشروعة الموجهـة ضـد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المـادة (٨ مكرر).

ثانياً – إجراءات التحقيق :

أناطت قواعد القانون الدولي العام بمهمة التحقيق في قضايا القرصنة البحرية إلى الدول التي تقوم بمباشرة الجرائم وتتولى ضبط المتهمين بجرائم القرصنة البحرية فتطبق كل دولة ما لديها من إجراءات تخص التحقيق ثم تقوم بعد ذلك بإجراءات المحاكمة وفق قوانينها ، الجدير بالذكر أن مركز مكافحة القرصنة ومقره كوالالمبور يشارك في عمليات التحقيق في الجرائم الغامضة من باب التعاون ومساعدة الدول في كشف هذه الجرائم[١] .

ثالثاً – المحاكمة وتنفيذ العقوبة [٢]:

تخول قواعد القانون الدولي العام للمحاكم المحلية في الدول الحق في النظر بقضايا القرصنة البحرية على السفن طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول، وبموجب أنظمة القضاء وإجراءاته المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية ضبط القراصنة، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة إذا سلم القراصنة إليها، وتنص المادة (١٩) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار على أنه لمحاكم الدولة التي قامت بالحجز أن تعلن عن العقوبات التي تطبقها، وعن التدابير التي يجب أن تتخذها فيما يختص بالسفن، أو الطائرات، والأموال مع حفظ حقوق الأشخاص حسني النية الذين شملتهم القضية[٣].

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المادة (٧، والمادة ٨ مكرر).

- المكتب البحري الدولي : مركز مكافحة القرصنة البحرية ، البريد الإلكتروني : ccskl@imbkl.po.my الموقع على شبكة الإنترنت : www.iccwbo.org/ccs/menu imb.

[٢] تعرف العقوبة في نطاق القانون بأنها "جزاء جنائي مؤلم بحق مرتكب الجريمة أو من يساهم فيها يقرره القانون وتفرضه المحكمة على الجاني بسبب جريمة ارتكبها خلافاً لنهي القانون عن ارتكابها، أو أمره بعدم ارتكابها ويكون متناسباً مع الجريمة".

- السعيد ، كامل : شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات ، (الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع ، ط١ ، ٢٠٠٢م) ، ص٦٤٥ .

[٣] علام ، عبدالرحمن حسين علي : المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي،ج١ ، ص٢٥٨.

وتنص المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م على أنه "لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات" مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية[1]، وتضمنت المادة (٥) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة لعام ٢٠٠٥م : أنه يجب أن "تجعل كل دولة طرف الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد (٣ و ٣ مكرر ، و٣ مكرر ثانياً، و٣ مكرر ثالثاً) خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الاعتبار الطابع الخطير لتلك الأفعال الجرمية" [2] .

وبهذا يتبين أن القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من أنها جريمة دولية ، لأنها ليست من الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة ، الباب الثالث المادة (٥) [3] ، كما يظهر لي أن جريمة القرصنة البحرية تخضع لاختصاص محاكم الدول بصدد القانون ، فتطبق قانون العقوبات لديها ويقصد بقانون العقوبات هو: "مجموعة القواعد القانونية التي تحدد الأفعال المعتبرة جرائم وما يترتب على اقترافها من جزاءات"[4] ، فتخضع لاختصاص أنظمة الدول وقوانينها ولا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية كما أسلفت ، كما أنه من المؤكد في ظل تباين القوانين والأنظمة المطبقة من دولة إلى أخرى ، فإن العقوبات سوف تتفاوت بناء على ذلك ، وسوف أتناول بعض النماذج لقوانين العقوبات المحلية التي يمكن أن تطبق على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية بحكم أن لقواعد القانون الدولي إحالة هذا الاختصاص إليها:

---

[1] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠٥) .

[2] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ ، المادة (٥) .

[3] بسيوني ، محمود شريف : المحكمة الجنائية الدولية (مطابع رزواليوسف ، ط٣ ، ٢٠٠٢م) ، ص٢٠٧.

[4] الشاذلي ، فتوح عبدا : شرح قانون العقوبات (دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، ٢٠٠٣م) ، ص ٩ .

١- **المملكة العربية السعودية** : تطبق الحد الشرعي الذي تقرره الشريعة الإسلامية، وهو حد الحرابة الذي تحكم به المحاكم الشرعية بالمملكة على قُطاع الطريق والمفسدين في الأرض لأن المملكة تطبق الشريعة الإسلامية[١].

٢- **جمهورية مصر العربية** : تنص المادة (١٦٧) من قانون العقوبات على أنه "كل من عرض للخطر عمداً سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالسجن" ثم أضافت المادة (١٦٨) " إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة ٢٤٠ أو ٢٤١ تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عنه موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة " – كما يذكر بعضهم - ويستوي في توافر الجريمة أن تكون وسيلة النقل المعرضة للخطر مملوكة للدولة أو لأحد الأشخاص الاعتبارية العامة أو لإحدى الشركات الخاصة أو لأحد الأفراد ما دامت تقوم بخدمة الجمهور عامة دون تفرقه أو تخصيص. [٢]

٣- **الإمارات العربية المتحدة** : ينص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية في المادة (٣٨٤) على أنه "يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب جريمة سرقة في الطريق العام أو في إحدى وسائل النقل البرية أو المائية أو الجوية في الأحوال التالية وذكر منها ، إذا وقعت السرقة من شخصين فأكثر وبطريق الإكراه ، وأيضاً إذا وقعت السرقة من شخصين فأكثر ، وكان أحدهم حاملاً سلاحاً ، وأيضاً إذا وقعت السرقة من شخص يحمل سلاحاً وكان ذلك بطريق الإكراه أو التهديد باستعمال السلاح"[٣] ، ويتبين لي أنه إذا وقعت

---

[١] النظام الأساسي للحكم، المادة الأولى .

- انظر : الشايقي، سليمان بن عبد اللطيف: موسوعة الحديثة في الأنظمة السعودية، ج١أ، ص٣

[٢] هرجه ، مصطفى مجدي : التعليق على قانون العقوبات في ضوء الفقه والقضاء ، (دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، ط٢ ، ١٩٩٥م) ، ص٧٢٠ .

[٣] جهاد ، جودة حسين : قانون العقوبات الاتحادي القسم الخاص (كلية شرطة دبي ، دبي ، الإمارات ، ط١ ، ١٤١٦هـ) ص ١٦٥ .

السرقة على سفينة بطريقة الإكراه وتحت تهديـد الـسـلاح فهـي القرصـنة البحرية ، ومعلوم أن الحرابة تسمى بالسرقة الكبرى عند بعض الفقهاء .

٤- **الكـويت** : تُطبق عقوبة الإعدام إذا ارتبطت القرصنة البحرية بجريمة قتل عند الاستيلاء على الأموال ، أو السفينـة (المادة ٢٥٢ مـن قـانون العقوبـات الكويتي عام ١٩٦٠م) [١] .

٥- **فرنسا** : ينص قانون العقوبات على تجريم خطف وسائل النقل المختلفـة فـي المواد من (٢٢٤ / ٦ إلى ٨/٢٢٤) ، وهو الباب الخاص بوسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل ، وتـنص المـادة (٦/٢٢٤) مـن قـانون العقوبات على تجريم فعل الاستيلاء ، أو السيطرة المرتكبة بالقوة ، أو التهديـد بالقوة بوسيلة نقل جوية، أو مائية، أو غيرها ، وكذلك إذا كانت الوسيلة سطحاً مثبتاً على الرصيف القاري ويعاقب عليها القانون الفرنسي بالحبس مع الـشغل ٢٠ عاماً ، وتشدد العقوبة إذا اقترن الفعل بتعذيب ، أو استعمال قسوة ، أو نتج عنها موت شخص ، أو أكثر بموجب المادة ٧/٢٢٤ ويدخل في نص هذه المادة القرصنة على وسائل النقل البحري من سفن وزوارق وغيرها "[٢].

ثالثاً- عقوبة مصادرة السفينة:

تعاقب بعض الدول بمصادرة سفن القرصنة بناء على قوانينها ويعطي القـانون الدولي العام الحق بأن تحتفظ سفينة القرصنة البحرية ، بجنسيتها على الرغم من أنهـا أصبحت سفينة قرصنة ، بناء على ما تقرره قوانين الدولـة التـي تحمـل الـسفينة جنسيتها[٣] أو الدولة الضابطة[٤]

المطلب الخامس

حـــق الدفـــاع والمسؤولية عن المال في

---

[١] نقلاً عن اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري والغش التجاري الدولية ، ص٦٨.

[٢] انظر : شمس الدين ، أشرف توفيق : مبادئ القانون الجنائي الدولي ، ص ١٩٦ ، ١٩٧.

[٣] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، المادة (٣٤).

[٤] الفار ، عبدالواحد محمد : الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، ص ٤٦٠ .

القانون الدولي العام والقانون التجاري الدولي

أولاً- حق الدفاع عن النفس :

يعطي القانون الدولي العام لطواقم السفن وركابها سواء كانت تجارية ، أو سفن صيد ، أو سياحة الحق بالدفاع عن أنفسهم عند التعرض لهجوم القراصنة في البحر .

و من المستقر في القانون الدولي أن تضع السفن خطط أمنية للدفاع والتصدي لأي هجمات، أو مخاطر تتعرض لها ، وقد أكدت على ذلك المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية التي وضعت لتسترشد بها الدول والشركات الملاحية عند وضع الخطط الأمنية [١] ، ومن الواضح أنه لم يكن هذا الحق مشروعاً لما أصدرت المنظمة البحرية الدولية هذه المدونة وحثت على التقيد بها.

وقد استقر الفقه والعرف الدوليين على مشروعية حق الدفاع ، وبناء عليه يحق للسفن التجارية الخاصة التي تتعرض لهجمات القراصنة بأن تدافع عن نفسها ، وعند القبض أو احتجاز سفينة القرصنة التي تقوم بالهجوم فيجب اقتيادها وتسليمها لأقرب سفن حربية أو غيرها من سفن تنفيذ القانون القريبة من المنطقة [٢].

ثانياً – التدخل والدفاع عن الغير :

يسمح القانون الدولي العام للسفن الأخرى المتواجدة بالمنطقة بأن تتدخل لمساعدة الغير إذا أمكن ذلك ، وقد جاء في المادة (٩٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

---

[١] المنظمة البحرية الدولية : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، ص١٥ .

[٢] الفار ، عبدالواحد محمد : الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، ص٤٥٩ .

- الحاج ، ساسي سالم : قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، ص٤٢٨.
- انظر : داود ، عبد المنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، ط١ ، د. ت) ، ص٢٤١ .

لعام ١٩٨٢م التي أكدت أنه على الدول أن تطلب من سفنها تقديم المساعدة كل ما كان ذلك ممكناً [١]. ولا شك أن حوادث القرصنة البحرية من أكثر الحوادث خطورة والتي تقتضي التدخل والمساعدة إذا كان لدى السفينة التي تعتزم المساعدة الإمكانيات والقدرة على ذلك دون أن يلحق بها ضرر، أو بالسفينة التي تتعرض للهجوم ، وقد استجابت معظم الدول لهذا الطلب ، ويجدر أن أشير إلى ما تضمنه قانون التجارة البحرية في مصر رقم (٨) لعام ١٩٩٠م في المادة (٣٠٤) التي تنص بأنه : " على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ، ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام ، ولا يكون مجهز السفينة مسؤولاً عن مخالفة الالتزام المشار إليه في الفقرة السابقة إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه " وهذا يؤكد تجاوب مصر مع متطلبات قواعد القانون الدولي من منطلق المسؤولية الشرعية والأخلاقية والإنسانية [٢].

ثالثاً – المسؤولية المادية :

تقع جريمة القرصنة البحرية وينتج عنها تلفيات ، وأضرار مادية متفاوتة قد تكون جسيمة في بعض الأحيان والمستقر في القانون التجاري الدولي ، إن ما يقع بسبب القوة القاهرة يعتبر ضمن الخسائر البحرية ، ولها أربع حالات:

١- مسؤولية المتسبب ، أو الجاني عن ما أتلفه أو أخذه في جريمة القرصنة البحرية فيضمن ما أتلفه أو أخذه .

٢- يقرر القانون الدولي عدم مسؤولية الناقل البحري أو الربان عن تلفيات جريمة القرصنة البحرية، إلا أن يكون هناك تقصير، أو شروط محددة تقرر إرساء الخسارة على طرف بعينه إذا وقع الحادث والخسارة يتحملها المتسبب عموماً

---

[١] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (٩٨) .

[٢] المنشاوي ، عبدالحميد : قانون التجارة البحرية ، (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، د.ط ، ٢٠٠٥م) ، ص٣٥٢ .

وما يقع قهراً يكون من الخسائر الخاصة التي يتحملها من تصيبه[١]، بالنسبة للناقل ونحوه .

٣- ما يدفعه الربان للتسوية مع القراصنة يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة، وتعرف الخسائر المشتركة بأنها " كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تُبذل أو تُنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها " [٢].

وعلى هذا فإن ما يحدث من خسائر ، أو أضرار نتيجة اعتداء القراصنة إذا لم يكن هناك تقصير من السفينة المهاجمة يعتبر من الحالات التي يجب إعفاء الناقل من المسؤولية ، وقد تضمنت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل البند ثانياً التي حددت حالات الإعفاء الاستثنائية ، ونصت على إعفاء المسؤولية عن الضرر الناتج عن أعمال الأعداء العموميين وهم أعداء الدولة التي تحمل السفينة علمها أو أعداء الإنسانية قاطبة كالقرصان [٣].

وكما أن المال الذي ينفق في سبيل التسوية مع القراصنة البحريين للخروج بأقل الخسائر يدخل تحت ما يعتبر من الخسائر العمومية المشتركة ، وهذا هو المعمول به في المملكة العربية السعودية طبقاً لنظام المحكمة التجارية للمملكة العربية السعودية الصادر في عام ١٣٥٠هـ المادة (٣٩٤) البند الأول [٤] ، وفي جمهورية مصر العربية حيث ينص قانون التجارة البحرية رقم (٨) لعام ١٩٩٠م في المادة (٣١٩)

---

(١) المرجع السابق ، ص٣٦٧.

(٢) اللصاصمة ، حسن حرب : تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي ، (دار الخليج للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن، ط١ ، ١٤٢٤هـ) ، ص٦٧ : ٦٨.

(٣) انظر : حمدي ، كمال : القانون البحري ، (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، ط٣ ، ٢٠٠٣م)، ص٥٧٧، ٥٧٨ .

(٤) هيئة الخبراء بمجلس الوزراء ، نظام المحكمة التجارية ، المادة (٣٩٤) .

على : " تعد خسارة مشتركة كل تضحية، أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربـان تبذل ، أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال الموجودة عليها ، والقاعدة تفترض أن الخسارة خاصة وعلـى مـن يدعي أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك "[1] .

٤- يحق لأصحاب الأموال التي استولى عليها القراصنة أن يطالبوا بـأموالهم ، إذا أمكن فرزها من أموال القراصنة واستطاعوا إثبات أنها لهم ، وتـضع بعـض القوانين مدة محددة يسقط بعدها الحق بالمطالبة ، وتُعطي بعض الـدول مثـل بريطانيا وأمريكا ومكافأة لمن يقبض على القراصنة من الأموال أو من قيمـة البضائع التي تضبط معهم بشرط أن ألا يطالب فيها صاحب الحق خلال فتـرة معينة [2].

المطلب السادس
الإنابة القضائية وتسليم المجرمين والضمانات

---

[1] المنشاوي ، عبدالحميد : قانون التجارة البحرية ، ص ٣٦٤ .

[2] داود ، عبد المنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، ص٢٤٦ .

- الفار ، عبدالواحد محمد : الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، ص ٤٦٠ .

يعامل مرتكبو جريمة القرصنة البحرية فيما يخص الإنابة القضائية وتسليم المجرمين كمعاملة غيرهم في الجرائم الأخرى بناء على ما تتفق عليه الدول بموجب معاهدات تسليم المجرمين فيما بينها أو الإنابة القضائية للمحاكمة ، فعلى سبيل المثال اعتبرت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الإرهابية التي تدخل في أحكام الاتفاقية ومن ثم تطبق على القرصنة أحكام الاتفاقية بهذا الشأن [١]. وتناولت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ما يتعلق بتسليم المجرمين والمساعدة القانونية في المادة (١١) من الاتفاقية مؤكدة أن الأعمال غير المشروعة التي تنص عليها الاتفاقية تعتبر مشمولة بأي معاهدة تسليم مجرمين قائمة بين الدول الأطراف ، ولا تعارض ما تنص عليه قوانين الدول ذاتها ، مع مراعاة مصالح الدولة الطرف التي ترفع السفينة علمها .

كما أشارت الاتفاقية في المادة (١١ مكرر)إلى أن الأعمال غير المشروعة التي نصت عليها الاتفاقية لا تعتبر جرائم سياسية فيما يتعلق بغرض تسليم المجرمين والمساعدات القانونية الدولية .

وأجازت المادة (١٢ مكرر) من نفس الاتفاقية نقل الشخص المحتجز من دولة إلى دولة أخرى لغرض التعرف ، أو الإدلاء بشهادته لمساعدة التحقيقات بشرط موافقة الشخص ،واتفاق السلطات المختصة في الدولتين وبموجب ضوابط وضمانات محددة [٢].

ضمانات التفتيش والاحتجاز في ضوء القانون الدولي العام :

قررت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥م عدد من الضمانات تضاف إلى الضمانات الأخرى التي يقررها القانون الدولي العام ، وتتلخص هذه الضمانات في الآتي:

---

[١] أحمد ، محسن عبد الحميد : التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية ، ص١٨١ : ١٨٢ .

[٢] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، المادة (١١ ، ١١ مكرر ، ١٢ مكرر) .

١- طلب الإذن من الدولة التي ترفع علم السفينة أو تتبع لها السفينة عن الحاجة لتفتيشها أو احتجازها ، أما سفن القراصنة البحرية التي بدون جنسية فيتم اتخاذ الإجراءات بحقها مباشرة .

٢- مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر .

٣- الحفاظ على كرامة الإنسان وحقوق الإنسان ،ومراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني .

٤- الاهتمام بسلامة السفينة وحمولتها .

٥- ضرورة إبلاغ ربان السفينة بالإجراءات المطلوبة قبل مباشرتها .

٦- بذل الجهد لتفادي احتجاز السفينة أو تأخيرها دون مبرر مشروع .

٧- مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي تقررها قواعد القانون الدولي العام.

٨- العمل على أن يكون أي إجراء يتخذ على ظهر السفينة سليماً لا يؤثر على البيئة البحرية .

٩- مراعاة مصالح دولة العلم أو الدولة التي تتبع لها السفينة .

١٠- الشخص الذي يتعرض للاحتجاز له الحق بالاتصال بممثل مختص لدولته وله تلقي زيارة من ممثل الدولة التي ينتمي إليها [١].

١١- عدم جواز نقل أي شخص محتجز لغرض الإدلاء بشهادته إلا بموافقته .

١٢- الإسراع باتخاذ الإجراءات القضائية إذا لم يكن هناك ما يبرر التأخير ، وحقه بمعاملة منصفة ومحاكمة عادلة[٢] .

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، المواد(٧، ٨ مكرر).

[٢] المرجع السابق ، المواد (١٠ ، ١٢) .

الفصل الرابع

مقارنة أحكام جريمة القرصنة
على السفن في الشريعة والقانون
الدولي العام وعلاقتها بالإرهاب

الفصل الرابع
مقارنة أحكام جريمة القرصنة على السفن في الشريعة و القانون الدولي العام وعلاقتها بالإرهاب

إجراء المقارنة بين أحكام جريمة القرصنة البحرية في الشريعة وأحكامها في القانون الدولي العام من شأنها أن يبرز جوانب الاتفاق والاختلاف بين أحكام كل منهما ، ويعطي الفرصة للوقوف على ما يتميز به أحدها على الآخر ، وبعد ذلك أجد أنه من الضروري أن أبين العلاقة بين القرصنة والإرهاب نظراً لما بينهما من تداخل وغموض ، وسوف أتناول ذلك في هذا الفصل .

وفيه مبحثان :

المبحث الأول : مقارنة أحكام جريمة القرصنة البحرية على السفن في الشريعة والقانون الدولي العام

المبحث الثاني : علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية على السفن في الشريعة والقانون الدولي العام

المبحث الأول

مقارنــــة أحكـــــام جريمـــــة القرصنة البحرية على السفن في الشريعة و القانون الدولي العام

يجب قبل الشروع بالمقارنة بين أحكام جريمة القرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية و أحكامها بالقانون الدولي ، أن أنوه إلى ثلاثة أمور مهمة تحدد إطار هذه المقارنة وهي :

١- أحكام الشريعة الإسلامية منزلة من لدن الخالق جل شأنه وهي متكاملة واضحة ليس فيها قصور ولا غموض ، أما قواعد القانون الدولي فإنها من وضع البشر الذي لا يخلو جهده مهما بلغ من القصور والنقص ، وعلى هذا الأساس فإن الاختلاف في أي حكم من الأحكام يكون صوابه ما ذهب إليه التشريع الإسلامي المتصف بالكمال ، سواء ظهرت للبشر حكمة ذلك أم لم تظهر .

٢- من المستقر تاريخياً أن أحكام الشريعة الإسلامية سبقت قواعد القانون الدولي العام ، وفيما يخص جريمة القرصنة البحرية على السفن ، فإن التدوين الرسمي لأحكامها من وجهة نظر أكثر شراح القانون الدولي بدأ في عام ١٩٥٨م [(١)]، عندما أبرمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار تحت مظلة الأمم المتحدة، وقبل ذلك كان التجريم على أساس العرف ، وعلى هذا فإن الشريعة الإسلامية سبقت القانون الدولي فيما يخص أحكام هذه الجريمة بثلاثة عشر قرناً ، ومن هذا المنطلق فإن المتقدم يمكن أن يكون في الغالب أصلاً ومصدراً للمتأخر ، فيما يتفقان عليه من الأحكام .

٣- سبق المقارنة بين أحكام جريمة القرصنة في المذاهب الفقهية في الشريعة، وكذلك المقارنة بين أحكامها في الاتفاقيات الدولية ، وعلى هذا الأساس سوف

---

(١) انظر: علام، عبدالرحمن حسين : المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ص٢٥٤ ، ٢٥٥ .

تكون المقارنة في هذا المبحث بين أحكام الجريمة في الشريعة وأحكامها في القانون الدولي ، ولن أتطرق إلى تفريعات الخلاف فيهما إلا فيما يقتضيه الموقف .

ويتضمن هذا المبحث أربعة مطالب :

المطلب الأول : مقارنة الأحكام فيما يخص أساس التجريم والعقاب

المطلب الثاني : المقارنة فيما يخص الاختصاص القضائي وسقوط الحكم

المطلب الثالث : المقارنة فيما يخص المسؤولية عن المال

المطلب الرابع : المقارنة فيما يخص حق الدفاع عن النفس أو الغير والضمانات

المطلب الأول
مقارنة الأحكام فيما يخص أساس التجريم والعقاب

أولاً – المقارنة من حيث أساس التجريم :

تنص الشريعة الإسلامية كما ينص القانون الدولي العام على منع وتجريم القرصنة البحرية على السفن مع اختلاف في بعض الجوانب سواء من حيث شمول النص ،أو مكان ارتكاب الجريمة ، أو القصد الجنائي ، أو أعمال الاشتراك في الجريمة، أو تحديد المسؤولية الجنائية أو المادية، وسوف أبين كل جانب بشكل مستقل .

١ – شمول النص :

جاء تجريم القرصنة البحرية في الشريعة باعتبارها أحد صور جريمة الحرابة بنصوص الكتاب والسنة ، فقد تضمنت آية الحرابة تحريماً شاملاً لكل صور الفساد ، وأنواع المحاربة وقطع الطريق دون تحديد الموقع براً وبحراً وجواً ، ولم تحدد فعلاً معيناً ، وإنما وضعت ضوابط عامة للجريمة متى تحققت يكون مرتكبها مستحقاً للعقوبة

مهما كان صورة الفعل [١]، أما بالنسبة للقانون الدولي العام فقد حدد أفعالاً معينة تكون من قبيل القرصنة البحرية على سبيل الحصر والتقييد، ومن ثم فـأي خروج عن هـذه القيود أو الشروط يخرج الفعل من دائرة الجريمة ، وإن كان داخلاً فيها في حقيقته كما جاء في اتفاقية هيئة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م مثل اشـتراط أن يكـون الاعتداء من سفينة أو طائرة ، والحقيقة أنه قد يحدث من غير هذه الوسائط ، كأن يقوم به أفراد من الجزر، أو من المنصات البحرية الثابتة فلو قاموا بالسباحة ومهاجمة السفن التي ترسو ، أو تمر بالقرب منهم ، فإن هذه الصور لم يشر إليها القـانون الـدولي ، وكذلك لو قام بعض الركاب بنهب السفينة ذاتها فإن القانون لم يحسم هذه المسألة بأنهـا قرصنة، وعلى هذا فإن نص التحريم في الشريعة الإسلامية جاء شاملاً ومنضبطاً مـع الاحتياط لكل صور الجريمة واحتمالاتها ، كما لم تضع الشريعة أي اعتبـار للحـدود السياسية بين الدول ، كما هو الحال في نطاق القانون الدولي العام حيث حدد النطـاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية ، بما يقع خارج سيادة أي دولة ، أما اشتراط بعـض العلماء وقوعها خارج المصر أو بعيداً عن العمران ، فإن مبرره يختلف عـن مبـرر القانون الدولي الذي يعتمد على مبدأ السيادة للدول في تقرير هذا الـشرط [٢]، والـذي يمكن اعتباره قريب مما قرره القانون الدولي حول مبدأ السيادة على المياه هو ما ذهب إليه بعض الفقهاء من اشتراط وقوع الحرابة في دار الإسلام ، لأن إمام المسلمين ليس له ولاية خارجها [٣].

٢ – أركان الجريمة :

---

(١) انظر : الخرشي : حاشية الخرشي ، ج١ ، ص٣٣٤ ، ٣٣٥ .

(٢) ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٤ : ٤٧٥ .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، المادة (١٠١).

(٣) انظر : السرخسي : المبسوط ، ج٩ ، ص٢٠٣ ، ٢٠٤ .

تتفق الشريعة الإسلامية، والقانون الدولي العام من حيث توفر أركان الجريمة الثلاثة ، الركن المعنوي ، والركن المادي ، والركن الشرعي[١] ، ويزيد بعض شراح القانون ركناً رابعاً وهو الركن الدولي ، وهذا الركن لا وجود له في الشريعة الإسلامية[٢].

٣ – تجريم أعمال الاشتراك والمساعدة :

يتفق القانون الدولي العام مع الشريعة الإسلامية في تجريم أعمال الاشتراك والمساعدة على ارتكاب الجريمة ؛ لأن المساعد على إتمام الجريمة كمنفذها [٣].

٤ – غاية التجريم :

تهدف كل من الشريعة الإسلامية ، والقانون الدولي إلى جلب المصلحة ، ودفع المضرة إلا أن هناك اختلافاً جوهرياً يتعلق بحجم المصلحة المطلوبة والمضرة المدفوعة، فالشريعة تهدف إلى حماية المجتمع ، وحفظ الأمن ، والاستقرار بتحريم الفعل والعقاب عليه بما يردع من ارتكاب مثله ، أما القانون الدولي فتهدف قواعده لمنع الجريمة المقصودة ومنع الفعل المحدد بتلك القاعدة ، ولا يتجاوز أثر هذه القواعد إلى الأفعال الأخرى إن لم يكن لها قواعد تجرمها [٤].

٥ – القصد الجنائي :

يتفق القانون مع الشريعة الإسلامية من حيث اشتراط أن يكون القصد الجنائي لجريمة القرصنة البحرية قصداً خاصاً بالقراصنة ، فإذا قصدوا غاية عامة أو

---

[١] انظر :عساف ، محمد مطلق ومحمود حموده : فقه العقوبات ، ص١٠٦ ، ١٠٧ .

[٢] شمس الدين ، أشرف توفيق : مبادئ القانون الجنائي الدولي ، ص٣٥ .

[٣] انظر : ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٤ ، ٤٧٥ .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، المادة (١٠١) .

[٤] انظر : عودة ، عبد القادر : التشريع الجنائي الإسلامي ، ج١ ،ص٣٨٩ ، ٣٩٠ .

هدف سياسي فإن ذلك يخـرج عملهم مـن نطاق جريمة القرصنة البحرية في الشريعة والقانون [١].

٦ – طبيعة الفعل :

يذهب فقهاء الشريعة الإسلامية إلى أن طبيعة الفعل في الحرابة و قطع الطريـق الذي تدخل فيه القرصنة البحرية يجب أن يكون قهراً مجاهرةً، ويقصد بـالقهر القـوة والغلبة ويقصد بالجهر العلانية ، لأن أخذ المال خفية يعد من قبيل الـسرقة ، وذهـب بعضهم إلى أن القتل غيلة داخل في حكـم الحرابة ، وليتحقق شـرط القهـر اشـترط بعضهم حمل السلاح، أو ما في حكمه ، وذهب البعض إلى عدم اشـتراطه ، فيكـون القهر بأي صورة ، وهذه الطبيعة نجدها في قواعد القانون الدولي متوافقة مع الشريعة الإسلامية حيث نصت الاتفاقيات الدولية بشكل صريح على أن القرصنة البحرية علـى السفن لا تتحقق إلا بعمل الاحتجاز والسلب أو العنف ضد المجني عليه وهذه الـصور تلازم منهما العلانية والغلبة [٢].

٧– المسؤولية الجنائية :

تناولت الشريعة الإسلامية اعتبارات المسؤولية الجنائية بشكل مفصل سـواء مـا يتعلق بالقصد الجنائي كشروط التكليف وحرية الاختيار ، أو العلـم بـالتحريم ، وقـد تناولت ذلك مفصلاً عند ذكر الشروط المقررة في الجاني في المبحث الأول من الفصل الثالث ، أما قواعد القانون الدولي العام فلم تشر إليها ما عدا حالة الاشتراك الطـوعي حيث اشترط الاختيار في هذه المسألة ، وهذا الأمر وإن لم تبينه قواعد القانون الدولي فإنه سوف يكون داخل تحت ما تقره القوانين المحلية لكل دولة ، والقوانين الوضـعية

---

[١] انظر : الخرشي : حاشية الخرشي ، ج٨ ، ص٣٣٤ ، ٣٣٥ .
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، المادة (١٠١).

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١).
- الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص٥٥٦ .

تتفق غالباً مع الشريعة الإسلامية بالنسبة لمبادئ المسؤولية الجنائية ، وقد سبق الإشارة إلى ذلك [(١)].

ثانياً : المقارنة من حيث العقاب :

١ – طبيعة العقوبة :

قررت الشريعة الإسلامية عقوبات رادعة ومحددة تطبق على المحاربين ومنهم مرتكبي جريمة القرصنة البحرية التي سبق وأن أشرت إلى أنها صورة من جريمة الحرابة الثابتة عقوبتها حقاً سبحانه وتعالى ، فإذا ثبتت الجريمة وجب تنفيذ العقوبة ولا تقبل الإسقاط ولا العفو ولا الصلح ، كما جاءت العقوبة مقدرة تقديراً يتناسب مع حجم الفعل وخطورة الجريمة وظروفها ، فتقرر عقوبة القتل والصلب لمن قطع الطريق وأخذ المال ، وتقرر القتل لمن قتل ولم يأخذ المال ، وتقرر القطع من خلاف لمن أخذ المال ولم يقتل ، وتقرر النفي لمن أخاف السبيل ولم يقتل ولم يأخذ المال ، وهذه العقوبات متناسبة مع حجم الجرم المرتكب على رأي جمهور العلماء [(٢)]. وذهب بعض العلماء إلى أنها على التخيير مقيدة بالعقوبة الأشد إذا رأى الإمام ذلك [(٣)].

والذي يتبين لي أن القانون الدولي العام أناط فقط حق العقاب على جريمة القرصنة البحرية إلى الدول فتطبق أنظمتها على مرتكبي الجريمة ، وهذا الأمر يجعل تفاوت العقوبة أمراً وارداً بحسب تفاوت قوانين الدول وأنظمتها [(٤)]، ويمكن القول بأن عقوبة الحبس وهي العقوبة السائدة في القانون تقرها الشريعة الإسلامية كنوع من عقوبة النفي .

---

(١) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، المادة (١٠١) .
- انظر : عودة ، عبد القادر : التشريع الجنائي الإسلامي ، ج١ ، ص٣٨١ : ٣٨٣ .

(٢) ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٥٩ .
- انظر : ابن قدامة : المغني ، ج٦ ، ص٤٧١ : ٤٨١ .

(٣) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المادة (١٠٥) .
- انظر: عودة ، عبد القادر : التشريع الجنائي الإسلامي ، ج١ ، ص٣٨١ : ٣٨٣ .

(٤) المرجع السابق .

كما أن تنفيذ عقوبة الحرابة لازم في الشريعة بينما القوانين الوضعية لا تأخذ صفة الإلزام في تنفيذ العقوبات والأحكام فقد يصدر الحكم ، ويوقف التنفيذ ، أو ينفذ بعض العقوبة ، أو يصدر عفو عن المحكوم عليه ، أو يسقط الحكم ، كما أن معظم القوانين لا تصل بقاطع الطريق ، أو القرصان إلى عقوبة القتل ، وإن ارتكب ما يوجب القتل من الإفساد وسفك الدماء .

٢ – شروط العقوبة وطرق الإثبات :

أ – شروط العقوبة :

تقرر الشريعة الإسلامية شروطاً محددة ودقيقة تنفذ في ضوئها العقوبة الشرعية إذا توفرت، وهذه الشروط منها ما يكون خاصاً بالجاني كالتكليف والعلم بالتجريم وغيرها من الشروط التي تُبنى عليها المسؤولية الجنائية التي توجب العقاب ، وغيرها وهناك شروط متعلقة بأطراف الجريمة الأخرى ، والتي سبق الإشارة إليها [١]، وهذه الشروط مقررة في القانون الدولي ، ولكن ليس بالدقة التي نجدها بالشريعة ، ولم تتطرق لها قواعد القانون الدولي بالتفصيل ، وإنما اعتمدت على الشروط التي تقررها القوانين الداخلية للدول [٢]، ومن ثم يتضح لي أن هذه الشروط ستتفاوت من دولة إلى أخرى ، فقد يفلت من العقاب من يستحقه ، وقد يتعرض للعقوبة من لا يستحقها في ظل تفاوت الشروط ، مع أن الجريمة المرتكبة واحدة كأن يقع اعتداء من سفينتين على سفينتين أخرى في أعالي البحار ، ويجري ضبط السفينتين من قبل دولتين مختلفتين في أنظمتها وقوانينها ، فالعدالة تقتضي أن تخضع كلتا السفينتين للإجراءات والعقوبات نفسها ، إلا أن ذلك لن يتحقق في ظل تباين أنظمة الدول فما يقرره قانون دولة ما من شروط وضوابط قد لا نجده في قانون دولة أخرى ، وكذلك بالنسبة لحجم العقوبة

---

[١] الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٦٩ .

- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٧٤ .

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، المادة (١٠٥).

المطبقة ، فعلى سبيل المثال ما يطبق بموجب قانون العقوبات المصري يمكن أن يختلف في بعض الجوانب عما يطبق في قانون العقوبات الفرنسي [١].

ب – طرق الإثبات :

يتفق القانون الدولي مع الشريعة الإسلامية في ضرورة إثبات الجريمة لتطبيق العقوبة المقررة ، وتأخذ الشريعة الإسلامية بطرق محددة لإثبات جريمة القرصنة البحرية ، كما هو الحال بالنسبة لقطاع الطرق المحاربين عموماً ، وهي البينة والإقرار، كما تأخذ الشريعة الإسلامية بالقرائن في رأي بعض أهل العلم ، أما قواعد القانون الدولي العام فلم تُفَصل في هذه الطرق وجعلتها من اختصاص الدول المعنية بضبط الجريمة ، والعقاب عليها ، وعلى هذا الأساس سوف تختلف طرق الإثبات من دولة إلى أخرى ، فيمكن أن تثبت الجريمة في دولة وتنتفي التهمة إلى حد ما في دولة أخرى مع توفر الأدلة والبراهين نفسها في كلا الحالتين [٢].

---

[١] هرجة ، مصطفى مجدي : التعليق على قانون العقوبات في ضوء الفقه والقضاء ، ص٧٢٠ .

- شمس الدين ، أشرف توفيق : مبادئ القانون الجنائي الدولي ، ص١٩٥ : ١٩٦ .

[٢] ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية القصد ، ج٤ ، ص١٧٦٣ .

- الفائز ، إبراهيم بن محمد : الإثبات بالقرائن في الفقه الإسلامي ، ص٢٣٨ .

المطلب الثاني
المقارنة فيما يخص الاختصاص القضائي وسقوط الحكم

أولاً – الاختصاص القضائي :

يشمل الاختصاص القضائي إجراءات الضبط والتفتيش والمحاكمة :

١ - الضبط والتفتيش :

تعطي الشريعة الإسلامية الحق لولي الأمر، أو من ينيبه في ضبط الجناة والتحقيق معهم وليس للأفراد العاديين القيام بذلك ، والحكمة من ذلك واضحة إذ لو ترك الأمر للأفراد لعمت الفوضى ، ولأعتدى بعضهم على بعض ، ولهذا فصاحب السلطة الرسمية هو من تخوله الشريعة حق الملاحقة والتفتيش والضبط والتحقيق [١]، وتسير قواعد القانون الدولي العام على هذا النهج ، حيث تنص على ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م واتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨م التي تؤكد على أن الضبط والتفتيش من اختصاص السفن الحربية ، أو أي سفن رسمية معنية بتنفيذ القانون تتبع دولة ما [٢].

٢ – المحاكمة :

تقرر الشريعة الإسلامية أن يكون النظر في جريمة الحرابة وإصدار الحكم ، وفقاً لما جاء في الكتاب والسنة ، فتطبق أحكامها على القراصنة البحريين على أنهم من المحاربين بقدر ما اقترفوه من جرائم وتطبق أصول المرافعات ، وإجراءات المحاكمة وفق ما تقره الشريعة الإسلامية[٣] ، فيما تذهب قواعد القانون الدولي العام إلى إعطاء حق المحاكمة والعقاب على جريمة القرصنة البحرية إلى أنظمة الدول وقوانينها

---

[١] ابن عبدالبر : الكافي ، ص٥٨٣ .
- الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٤٢ .

[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠٥).
- أبو هيف ، علي أبو صادق : القانون الدولي العام ، ص٣٨٩ .
- انظر: علام ، عبدالرحمن حسين : المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ص ٢٥٧ ، ٢٥٨ .

[٣] الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص ١٤٢ .
- الشافعي : الأم ، ج٦ ، ص٢١٤ .

فتختص محاكم كل دولة بالنظر فيما تضبطه وتقبض عليه من هذه الجرائم ، ويتبين لي أنه من المسلم به أن تختلف الإجـراءات وتتفاوت الأحكام من دولة إلى أخرى بنـاء على تفاوت القوانين .

وتجدر الإشارة إلى أن القانـون الدولي العـام أعطى هذا الحق للـدول علـى سبيل المساواة ولا تمييز بينها ، وقـد سبق عرض ذلك مفصلاً في موضع سابق مـن الدراسة [١].

ثانياً – سقوط الحكم :

تذهب الشريعة الإسلامية إلى أن سقوط الحكم مرهـون بتوبـة المحـارب ، أو قرصان البحر قبل القدرة عليه ، فإذا تاب قبل القدرة عليه سقط عنه ما تقرر عليه من العقوبة حقاً تعالى بسبب الحرابة ويثبت في ذمته ما كان حقاً للآدميين مـن الـدماء والأموال ، فإن عفا عنه الأولياء سقط عنه ، وإن لم يعفوا وجب اسـتيفاؤه [٢]، وهـذا المبدأ غير موجود في القانون الدولي العام ، فليس للتوبة، أو الإقلاع عن الجريمـة أي أثر على حكم صدر على فعل يجرمه القانون ويعاقب عليه ، فقواعد القـانون مجـردة تقرر العقاب على الفعل فقط دون النظر للاعتبارات الأخرى ، ولهذا تنص الاتفاقيـات الدولية على أن تتعاون الدول في قمع القرصنة البحرية والمعاقبة عليها دون أي اعتبار للتوبة من عدمها [٣].

المطلب الثالث

---

[١] داود ، عبدالمنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، ص٢٤٥ .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠٥).
- اتفاقية قمـع الأعمـال غيـر المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعـام ٢٠٠٥م ، المادة (٥).

[٢] انظر : ابن رشد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، ج٤ ، ص١٧٦١ : ١٧٦٣ .

[٣] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المادة (٥) .

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠٥) .
- علام ، عبدالرحمن حسين : المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، ص٢٥٧ :٢٥٨.

المقارنة فيما يخص المسؤولية عن المال

أولاً – مسؤولية الجاني :

تتفق قواعد القانون الدولي العام مع أحكام الشريعة الإسلامية في قيام المسؤولية المالية على المجرم الذي يأخذ المال ، أو يتسبب في إتلافه ، كما يجب أخذ ما معه من أموال وترد إلى أصحابها إن عرفوا ، وإلا فإنها تضم إلى بيت المال ، أو إلى خزينـة الدولة بعد مصادرتها حسب أنظمة الدولة الضابطة لهذه الأموال ، ويحـق لأصـحاب الأموال أن يطالبوا بأموالهم ، وتقرر بعض الدول مدة محددة للمطالبة وإلا سقط الحـق بها ، وهذا القيد لا تقره الشريعة الإسلامية ، فحق الإنسان في المطالبة بماله مـضمون متى تمكن من إثباته ولا يسقط بالتقادم [1].

ثانياً - مسؤولية الناقل :

تقرر الشريعة الإسلامية على رأي أكثر العلماء أنه لا ضمان على ناقل البضاعة إذا تعرض لهجوم من القراصنة ونُهب المال أو تلف، إذا لم يكن مفرطاً ولم يحصل منه تعدياً ، ويرى بعضهم أنه يضمن ذلك [2].

ولهذا يذهب أكثر علماء الشريعة إلى أن الناقل للبضاعة لا ضمان عليه إذا لـم يكن متعدياً ، أو مخلاً بعقد النقل لأن الناقل أجير على النقل فما تلف خارجاً عن إرادته

---

(١) انظر : الأصبحي : المدونة الكبرى ، ج٤ ، ص ٥٥٦ ، ٥٥٧ .
- الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٧ ، ص١٤٤ .
- ابن قدامة : المغني ، ج١٢ ، ص٤٨٧ .
- داود ، عبدالمنعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، ص٢٤٦ .

(٢) انظر : الكاساني : بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، ج٥ ، ص٣١١ : ٣١٤ .

فلا يضمنه ، وإن كان نقله لها من باب الوديعة ، فإن يد المودع يد أمين ولا ضمان عليه [١]، وذهب بعض الباحثين إلى أنه يضمن وإن لم يفرط أو يتعد [٢].

ويتفق القانون الدولي مع أحكام الشريعة الإسلامية في عدم ضمان الناقل إذا تلف المنقول تحت ما يسمى حالات الإعفاء من المسؤولية ، وقد تضمنت معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤م التي عددت تلك الحالات والتي منها أعمال الأعداء العموميين وأعداء الدول التي تحمل السفينة علمها ، أو أعداء الإنسانية قاطبة كالقراصنة، كما سبق الإشارة إلى ذلك [٣].

ثالثاً – التسوية المالية مع القراصنة :

تجيز الشريعة الإسلامية التفاوض مع قطاع الطريق ، ومن في حكمهم كالقراصنة وغيرهم ، وإعطاءهم ما يمكن أن يمنعهم من المال إذا تحقق خطرهم ، ولا يمكن دفعهم إلا بذلك ، وتقرر قواعد القانون الدولي العام هذا السلوك ، وما يدفعه الربان في هذه الحالة يعتبر خسارة مشتركة يتحملها جميع الأطراف ، لأنه إنما دفع المال في سبيل إنقاذ السفينة وركابها وما عليها من بضائع فلا يضمنه وحده ، وإنما يتحمله الجميع ، وكما سبق تقرر المملكة العربية السعودية بأن ما يدفع لأجل تخليص السفينة من القراصنة والبضائع يعد من الخسارات البحرية العمومية ، وقد سبق تفصيل ذلك في الفصل الثالث من الدراسة . [٤].

---

(١) انظر : المقدسي : العدة شرح العمدة ، ص٣٦١ : ٣٦٣ .

(٢) انظر : فايع ، عبدالرحمن بن أحمد : أحكام البحر في الفقه الإسلامي ، ص٣٦٠ ، ٣٦١ .

(٣) حمدي ، كمال : القانون البحري ، ص٥٧٨ .

(٤) المغربي ، أبي عبدا بن محمد بن عبدالرحمن : مواهب الجليل شرح مختصر خليل ، ج٨ ،ص٤٢٩.

- ابن تيمية : الفتاوى ، ج١٧ ، ص٢٩٤ .
- أبو الوفا ، أحمد : القانون الدولي للبحار ، ص٤٠٢ .

وتتفق قواعد القانون الدولي مع ما تقرره الشريعة الإسلامية على أن ما ينجم من ضرر نتيجة قوة قاهرة لا دخل لمالك السفينة أو ربانها بها تُعفى من المسؤولية ، وقد نصت القوانين التجارية لبعض الدول على أن ما يدفعه الربان مضطراً وفق إرادته يدخل في نطاق الخسائر البحرية المشتركة كما أسلفت مثل ما تضمنه قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ في المادة (٣١٩) التي تنص على أنه " تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة التامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال الموجودة عليها ، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة" [١].

[١] المنشاوي ، عبد الحميد : قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، د.ط ،٢٠٠٥م) ، المادة (٣١٩) ، ص٣٦٤ .
- حمدي ، كمال : القانون البحري ، ص٥٧٨ .

المطلب الرابع

المقارنة فيما يخص حق الدفاع عن النفس أو الغير والضمانات

أولاً - حق الدفاع عن النفس :

تتفق قواعد القانون الدولي العام مع أحكام الشريعة الإسلامية في إقرار حق الدفاع عن النفس ، لمن تعرض لاعتداء مع عدم ضمان ما تلف نتيجة لهذا الدفاع [(١)]، وعلى هذا الأساس يحق لكل من ركب البحر أن يدافع عن نفسه ويتصدى لهجوم القراصنة ، ولا يضمن ما يلحق بهم من أضرار جراء هذا الدفاع ، وهذا الحق ثابت في الشريعة الإسلامية ، قال شيخ الإسلام " ابن تيمية " أجمع المسلمون على جواز مقاتلة قطاع الطريق [(٢)]، وقد ثبت عن النبي ρ أنه قال " من قُتل دون ما له فهو شهيد " [(٣)]، وقد استقر هذا الحق في القانون الدولي ، ولهذا اقترحت المنظمة البحرية الدولية من خلال المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية أن يكون لكل سفينة خطة أمنية تقوم بموجبها بالتصدي لهجوم القراصنة ، ولو لم يكن حق الدفاع مشروعاً في قواعد القانون الدولي لما كان عمل التخطيط والتصدي أمر مطلوب ، كما أن حق الدفاع عن النفس أمر مستقر في العرف والفقه الجنائي الدولي[(٤)].

ثانياً – حق التدخل والدفاع عن الغير:

تأمر الشريعة برفع الظلم ونصرة المظلوم وتحث على الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر امتثالاً لقوله تعالى: ﴿ وَلْتَكُن مِّنكُمْ أُمَّةٌ يَدْعُونَ إِلَى ٱلْخَيْرِ وَيَأْمُرُونَ

---

(١) انظر : الحجاوي : الإقناع لطالب الانتفاع ، ج٤ ، ص٢٧٢ ، ٢٧٣ .

- انظر : ابن حزم : المحلى ، ج١١ ، ص٣٠٨ ، ٣٠٩ .

(٢) ابن تيمية : مجموعة الفتاوى ، ج١٧ ، ص٢٣٩ .

(٣) البخاري : صحيح البخاري ، كتاب المظالم ، حديث رقم : ٢٤٨٠ ، ص٢٤٧٧ .

(٤) المنظمة البحرية الدولية : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، ص١٥ .

- الحاج ، ساسي سالم : قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، ص٤٢٨ .

بِٱلۡمَعۡرُوفِ وَيَنۡهَوۡنَ عَنِ ٱلۡمُنكَرِۚ وَأُوْلَٰٓئِكَ هُمُ ٱلۡمُفۡلِحُونَ ﴾ [سورة آل عمران :١٠٤] .

ولقوله ρ : " من رأى منكم منكراً فليغيره بيده ، فإن لم يستطع فبلسانه ، فإن لـم يستطع فبقلبه ، وذلك أضعف الإيمان " [١].

وبناء على هذه النصوص يجوز لمن رأى جريمة أو سمع استغاثة أن يتـدخل إذا كان باستطاعته فعل ذلك شريطة ألا ينجم ضرر من جراء هذا التدخل ، فإذا سـمعت السفن في البحر، أو علمت بوقوع اعتداء من القراصنة على سفينة أخرى وجب علـى كل من لديه القدرة على إيقاف هذا الهجوم أو المساعدة على إيقافه أن يبادر امتثالاً لما تأمر به الشريعة السمحاء ، وفي المقابل فقد طالبت قواعد القانون الدولي العام وفق ما تضمنته المادة (٩٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م [٢]، بأن على كل دولة أن تطلب من أي ربان سفينة ترفع علمها بأن يقوم قدر وسعه بتقديم المساعدة في حال الاستغاثة إذا أُخطر بحاجة الأشخاص للمساعدة [٣].

ومن هذا المنطلق تقرر بعض الدول منح نسبة لمـن يقـبض علـى القراصـنة البحريين، أو يساهم في عمليات الإنقاذ ، كما أكدت على هذا الحـق أكثـر القـوانين المحلية للدول مثل قانون التجارة البحرية في مصر رقم (٨) عام ١٩٩٠م الذي نـص في المادة (٣٠٤) "أنه على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد فـي البحـر معرض لخطر الهلاك ولو كـان مـن الأعداء ، وذلك بالقدر الذي لا يعرض السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ، ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام" [٤]، ويتضـح لي أن هـذه المادة جديرة بالإشادة لمبادرة المـشرع فـي

---

[١] القشيري : صحيح مسلم ، كتاب الإيمان ، حديث رقم ٤٩ ، ص٥١ .
[٢] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، المادة (٩٨) ، ص ٥٢ .
[٣] المرجع السابق .
[٤] المنشاوي ، عبد الحميد : قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، المادة (٣٠٤) ، ص٣٥٢ .

مصر إلى إنفاذ قواعـد القانـون الدولي بموجب قانون التجارة البحـري المحلـي ، وبصيغه الإلزام لسفنـه.

ثالثاً – الضمانات :

تعطي الشريعة الإسلامية للمتهم أو المقبوض عليه في جريمة القرصنة البحرية حقوقاً ، وضمانات كغيرها من الجرائم الجنائية الأخرى ، فلا يجوز التفتيش ، ولا القبض إلا بناء على مبرر مقبول كما تقرر الشريعة حفظ كرامة الإنسان وحسن المعاملة وحقه بإثبات براءته ، ودفع الدعوة المقامة ضده ، فالمتهم بريء حتى تثبت إدانته ، وغير ذلك من الحقوق والضمانات قال تعالى : ﴿ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِىٓ ءَادَمَ وَحَمَلْنَـٰهُمْ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ وَرَزَقْنَـٰهُم مِّنَ ٱلطَّيِّبَـٰتِ وَفَضَّلْنَـٰهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلاً ﴾ [سورة الإسراء :٧٠] .

وتتفق قواعد القانون الدولي العام مع أحكام الشريعة في إقرار هـذه الـضمانات والحقوق حيث تنص المادة (١٠٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م على أنه في حالة الضبط دون مبررات كافية فإن الدولة الضابطة تتحمل أي أضرار أو خسائر تنتج عن الضبط كما تضمنت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥م ضمانات وحقوق المتهمين والمجرمين بما يحفظ كرامتهم طبقاً للقـانون الـدولي كمـا ذكرت سلفاً [(١)].

وخلاصة هذه المقارنة أنه : يمكن القول أن قواعد القانون الدولي العام تقترب مـن أحكام الشريعة في معظم المبادئ الأساسية من حيث التجريم والمسؤولية ، والضمانات، إلا أن هناك فرقاً واضحاً في جوانب العقاب وأكثر التفاصـيل ، فقـد جـاءت أحكـام

[(١)] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (١٠٦).

- اتفاقية قمع الأعمال غيـر المشروعـة الموجهـة ضـد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م ، المـادة (٨ مكرر) ، المادة (١٠).

الشريعة الإسلامية شاملة ومنضبطة بضوابط واضحة تهدف لتحقيق العدالة وحفظ المجتمع ، واستقرار الأمن، لأن العقوبة المقررة في الشريعة رادعة تمنع من الوقوع في مثل ما أقدم عليه الجاني من الإجرام كما أنها تأخذ مبدأ المساواة بين كل من يقدم على فعل الحرابة ، أو القرصنة البحرية دون تمييز لأي اعتبار ، إذا ثبتت الجريمة وصدر الحكم وقدر على الجاني قبل عقوبته لزم إنفاذ الحكم ولا يقبل فيه عفو ولا صلح ولا إسقاط ، وهذا غاية العدل ، والعدل ينتج الأمن ، ويحافظ على المجتمع من الفساد ، أما قواعد القانون الدولي فمن حيث المبادئ والأسس فهي قريبة مما نصت عليه الشريعة إلا أنها تعتمد على ما تقوم به الدول من جهود وما تفرضه من قوانين وعقوبات ، وهذا يعني اختلاف الإجراءات وتفاوت العقوبات بين الدول، فقد تقرر دولة ما عقوبة صارمة لحماية مصلحة مهمة لديها ، فيما تهملها دولة أخرى لعدم أهميتها من منظورها ، هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فإن بعض الدول غير ملزمة بالأخذ بقواعد القانون الدولي لعدم انضمامها للاتفاقيات الدولية أو للمنظمات الدولية، بل إن بعض الدول لم تضع في قوانينها الجنائية ما يجرم أو يعاقب على القرصنة البحرية ، وليس هناك عذر لأي دولة في عدم العقاب على هذه الجريمة، لأن معظم الدول تملك سفنا تعبر البحار ويمكن أن تتعرض للقرصنة البحرية التي تهدد مصالحها، ومن ثم فإن أي دولة لا تفرض عقوبات رادعة في قوانينها سوف تكون ملاذاً آمناً للقراصنة، وهذا يعد مأخذ على قواعد القانون الدولي ويتضح عند مقارنته بأحكام الشريعة الأكثر شمولاً ووضوحاً وإحاطة باعتبارات التجريم والعقاب .

المبحث الثاني

علاقة الإرهاب بالقرصنة البحرية على السفن في الشريعة والقانون الدولي العام

يتداخل مفهوم القرصنة البحرية مع مفهوم الإرهاب نظراً لاختلاف وجهات النظر حول الإرهاب وعدم وجود تعريف محدد له ، وهذا التداخل في المفهوم يمتد عند التطرق للأحكام ، وعلى هذا الأساس سوف أبين العلاقة بين القرصنة البحرية والإرهاب خصوصاً ما يقع في البحر، وهو ما يطلق عليه الإرهاب البحري في كل من الشريعة الإسلامية والقانون ، وحيث سبق التطرق لتعريف القرصنة البحرية ، لذا سوف أتناول في هذا المبحث تعريف الإرهاب و الإرهاب البحري ، ثم أبين العلاقة بينهما وبين القرصنة البحرية موضحاً أوجه الاختلاف بينها وسوف يكون ذلك في مطلبين:

المطلب الأول : تعريف الإرهاب والإرهاب البحري

المطلب الثاني : الفرق بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري

المطلب الأول

تعريف الإرهاب والإرهاب البحري

أولاً – تعريف الإرهاب :

١ - الإرهاب في اللغة :

قال ابن فارس في معجمه " رهَبَ : الراء والهاء والباء أصلان : أحدها يدل على خوف ، والآخر على دقة وخِفة ، فالأول : الرهبة ، تقول : رَهبتُ الشيء رهباً ورَهباً ورهبةَ ، والترَهب: التعَبد ، ومن الباب : الإرهاب وهو قدع الإبل من الحوض وذيادها " [(١)].

وقال الرازي : " ر هـ ب – (رَهِب) خاف وبابه طَرِبَ و (رَهبةٌ) أيضاً بالفتح و (رهباً) بالضم . ورَجلٌ (رَهَبوتُ) بفتح الهاء أي(مَرهوبَ) يقال :

---

(١) ابن فارس : معجم مقاييس اللغة ، ج٢ ، ص٤٤٧ .

رَهَبوتٍ خير من رَحَموتٍ . أي لأن تُرهَب خير من أن تُرحَمَ . و (أرهَبه) استَرهَبَه) أخافَه . و (الراهِب) المتَعَبد) " [١].

٢ – الإرهاب في الاصطلاح :

يعتبر التصدي لتعريف الإرهاب من المعضلات التي تواجه العالم مؤخراً على كافة المستويات ، فليس هناك تعريف متفق عليه للإرهاب رغم المحاولات المتكررة لتعريفه ؛ لأن كل من يتصدى لتعريف الإرهاب نجده يحاول تعريفه من منطلق فهمه واعتبارات مصالحه ، يقول البدر: " تعد كلمة : الإرهاب في استعمالها الحديث كلمة غامضة لم يتم الاتفاق على معنى محدد لها " [٢].

والذي يتبين لي أن الإرهاب " وصف للحالة النفسية التي يمر بها الإنسان عندما يتعرض للعنف ، أو الخطر أو التهديد بالعنف ونحوه وليس مصطلحاً لمعنى محدد، فهو وصف يوضع عندما تتوفر مقوماته حسب وجهة نظر الواصف مع العلم أن التهديد قد يكون مشروعاً كإعداد القوة لدفع العدو أو عند ردع المعتدي ، كدفع المجرم أو الطائل ، وهو في نفس الوقت غير مشروع بالنسبة للمعتدي الذي يقوم بالعدوان والظلم ، لأن كل من الطرفين يرهب الآخر " ، ولهذا سوف أتناول تعريف الإرهاب باختصار وذلك على النحو التالي :

أ – **تعريف مجمع الفقه الإسلامي**: الإرهاب: هو العدوان الذي يمارسه أفراد أو جماعات أو دول بغياً على الإنسان : (دينه ، ودمه ، وعقله ، وعرضه ، وماله) ويشمل صنوف التخويف والأذى والتهديد والقتل بغير حق وما يتصل بصور الحرابة وإخافة السبيل وقطع الطريق ، وكل فعل من أفعال العنف أو التهديد ، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي ، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس ، أو ترويعهم بإيذائهم، أو تعريض حياتهم، أو حريتهم، أو أمنهم، أو

---

[١] الرازي : مختار الصحاح ، مادة رنن ، ص١٣٠ .

[٢] البدر ، بدر بن ناصر : الإرهاب حقيقته وأسبابه موقف الإسلام منه ، (د. ن ، ط١ ، ١٤٢٥هـ)، ص١٧ .

أحوالهم للخطر ، ومن صنوفه إلحاق الضـرر بالبيئة، أو بأحد المرافق والأملاك العامة أو الخاصة ، أو تعريض أحـد الموارد الوطنية، أو الطبيعية للخطر ، فكل هذا من صور الفسـاد في الأرض التي نهـى ا سبحـانه وتعـالى عنها في قوله : ﴿ وَلَا تَبْغِ ٱلْفَسَادَ فِى ٱلْأَرْضِ ۖ إِنَّ ٱللَّهَ لَا يُحِبُّ ٱلْمُفْسِدِينَ ﴾ [القصص : ٧٧] (١) .

ب – عرفه خبراء الأمم المتحدة بأنه " إستراتيجية عنف محرم دولياً ، تحفزها بواعث عقدية (إيديولوجية) تتوخى إحداث الرعب داخل المجتمع لتحقيق الوصول إلـى السلطة أو تقويضها " (٢).

ج- تعريف الإرهاب وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب(٣)

جاء تعريف الإرهاب بالمادة الأولى الفقرة (ب) بأنه " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أياً كانت بواعثه أو أغراضه ، يقع تنفيذاً لمـشروع إجرامـي فـردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس ، أو تـرويعهم بإيـذائهم ، أو تعـريض حياتهم ، أو حريتهم، أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحـد المرافـق أو الأملاك العامة أو الخاصة ، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها ، أو تعريض أحد المـوارد الوطنية للخطر" .

كمـا تضمنت الفقرة (ج) من نفس المادة بيان الجريمة الإرهابية حيث تـنص على أنها : " هي أي جريمة أو شروع فيها يرتكب تنفيذاً لغرض إرهابي في أي مـن الدول المتعاقدة ، أو على رعاياها أو ممتلكاتها أو مصالحها يعاقـب عليهـا قانونهـا

---

(١) رابطة العالم الإسلامي : مجلة المجمع الفقهي الإسلامي ، (المجمع الفقهي الإسـلامي ، بيـان مكـة المكرمة ، الدور السادس عشر ، العدد ١٥ ، ١٤٢٣هـ) ، ص٤٩١ .

(٢) نقلاً عن : البدر ، بدر بن ناصر : الإرهاب حقيقته وأسبابه وموقف الإسلام منه ، ص٢٣ .

(٣) صدرت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في الاجتماع المشترك لمجلـس وزراء الداخليـة والعـدل العرب في القاهرة عام ١٩٩٨م ودخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٩٩م .

- انظر : أحمد ، محسن عبد الحميد: التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية (جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، ط١، ١٤٢٠هـ) ص١٧٧:٢٠٢.

الداخلي ، كما تعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليه في الاتفاقيات التالية عدا ما استثنته منها تشريعات الدول المتعاقدة ".

ثم نص البند (و) من هذه الفقرة على أن منها :" اتفاقية الأمم المتحـدة لقـانون البحار لسنة ١٩٨٢م ، وذلك فيما يتعلق بالقرصنة البحرية " .

ونصت المادة (٢) الفقرة (أ)على أنه" لا تعد جريمة حالات الكفـاح بمختلـف الوسائل، بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاحتلال الأجنبي والعدوان من أجل التحـرر وتقرير المصير وفقاً لمبادئ القانون الدولي ، ولا يعتبر من هذه الحالات كل عمل يمس بالوحدة الترابية لأي من الدول العربية " .

كما نصت المادة (٢) الفقرة (ب) على أنه: " لا تعد أي من الجرائم الإرهابيـة المشار إليها في المادة السابقة من الجرائم السياسية " .

وجاء في البند (٤) على أن ما يدخل ضمن الإرهاب : " القتل العمـد والـسرقة المصحوبة بإكراه ضد الأفراد أو السلطات أو وسائل النقل والمواصلات [(١)].

ثانياً – الإرهاب البحري :

الإرهاب البحري وإن لم يكن قديماً فإنه ليس بالظاهرة الجديدة ولا يوجد تعريف محدد ومتفق عليه له كما هو الوضع بالنسبة للإرهاب بشكل عام ، وبالرغم من ذلـك فإن هناك عدة محاولات لتعريف الإرهاب البحري منها :

١- التعريف المقترح للإرهاب البحري وفق ما تعرضه المنظمة البحرية الدولية

بأنه "السعي لأغراض سياسية أو بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر ، عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة من الأفعال التالية :

- احتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل بحري آخـر عن طريق التهديد بالقوة .

[(١)] أحمد ، محسن عبدالحميد : التعاون الأمني العربي ، ص١٨٢ .

- اقتراف عمل عنيف ، أو التهديد باقترافه إزاء شخص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر .
- تدمير سفينة أو منصة بحرية أو بضائع أو مرفق ملاحي أو الإضرار بها أو وضع نبيطة (جهاز تدمير) يحتمل أن تدمرها أو تضر بها .
- القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة " [١].

٢- تعريف الإرهاب البحري في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م المعدلة عن اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م:

حيث أشارت المادة (٣) مكرراً من الاتفاقية على أنه يدخل ضمن الأفعال غير المشروعة ما يلي :

أ – عندما يكون الغرض من الفعل - بحكم طابعه أو سياقه - تخويف السكان ، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به إذا:

- استخدم ضد سفينة ، أو وضع على متنها ، أو أنزل من سفينة أي مواد متفجرة، أو مواد مشعة أو سلاحاً بيولوجياً ، أو كيميائياً ،أو نووياً بطريقة تسبب – أو يرجح – أن تسبب الوفاة ، أو إصابة جسيمة ، أو ضرراً بالغاً .
- أفرغ من سفينة زيتاً ، أو غازاً طبيعياً مسيلاً ، أو مادة خطرة ، أو ضارة أخرى، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ) ، بكميات أو تركيز يسبب -أو يرجح -أن يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً .
- استخدمت سفينة بطريقة تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً .
- شكل تهديداً مشروطاً أو غير مشروط ، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب جرم تنص عليه الفقرة الفرعية (أ) [١].

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، المادة (٣ مكرر).

ب – إذا نقل على متن سفينة :

- أي مواد متفجرة أو مواد مشعة مع العلم بأن القصد منها هو استخدامها للتسبّب ، أو التهديد بالتسبّب المشروط أو غير المشروط ، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني ، إذا كانت تؤدي للوفاة ، أو إصابة جسيمة ، أو بضرر بالغ الغرض منه ، تخويف السكان ، أو إرغام حكومة ، أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ، أو الامتناع عن القيام به ، وكذلك أي سلاح بيولوجي ، أو نووي أو كيميائي ، أو أي مادة مصدر لذلك ، أو مادة قابلة للانشطار، أو معدات أو مواد مصممة أو معدة خصيصاً لمعالجة أو استخدام أو إنتاج مادة خاصة قابلة للانشطار ، مع سبق العلم بأن القصد هو استخدامها في نشاط تفجيري لا يخضع لضمانات وفقاً لتعليمات الوكالة الدولية للطاقة[٢]".

مناقشة التعاريف :

يتبين لي أن تعريف مجمع الفقه الإسلامي وسع مفهوم الإرهاب دون النظر إلى اعتبارات القصد والغاية ، وإنما شمل كل اعتداء وفعل عنيف يتعرض له الإنسان دون وجه حق .

بينما تعريف خبراء هيئة الأمم المتحدة لا يتفق مع قواعد القانون الدولي التي تنادي بحق الدفاع عن النفس وحق تقرير المصير ، ولا يسمى ذلك إرهاباً ولا يدخل في نطاقه ، بل هو عمل مشروع .

كما يتضح لي من خلال تعريف المنظمة البحرية المقترح للإرهاب البحري وتعريف الأعمال غير المشروعة في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م السابق أن كل منهما أشار إلى ما يمكن وصفه بالإرهاب البحري ، وبحكم وقوع الأعمال العنيفة غير المشروعة في البحر ضد السفن

---

[١] المنظمة البحرية الدولية: نشرة الحلقة العلمية لندوة الأمن البحري بالإمارات، عام ٢٠٠٢، ص ٢٧، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety).

[٢] المرجع السابق .

أو المنشآت البحرية ، ونجد من خلال تعريف الإرهاب بالاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في عام ١٩٩٨م أن تعريف اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة قيد الغرض من الفعل بالغرض العام ، أو الغاية العامة حيث اشترط توجهيه التخويف السكان ، أو ضد حكومة أو منظمة دولية ، بينما نجد تعريف الاتفاقية العربية جاء شاملاً دون وضع اعتبار للغاية والقصد سواء كانت عامة ، أو خاصة للمنفذين، وهذا يبرر إدراج جريمة القرصنة البحرية في إطارها ، وهنا يجدر التنويه إلى وجود بعض المآخذ والإيجابيات لهذين التعريفين والتي يجدر الإشارة إليها، ومنها:

١- المآخذ على تعريف الأعمال الإرهابية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام ٢٠٠٥م

أ) ينطبق هذا التعريف على الوصف السائد للأعمال الإرهابية لأن الغرض من هذه الأعمال كما نصت المادة لابد أن يكون في طبيعته ، أو سياقه يتجه إلى تخويف السكان ، أو إرغام حكومة، أو منظمة دولية على القيام بعمل ، أو الامتناع عنه، وهذا يعني أن العمل لابد أن يتجه إلى هدف عام أو غاية سياسية ، كما أن المادة (٣) من الاتفاقية أوضحت الأعمال غير المشروعة خلاف ذلك ذات الهدف الخاص؛ والتي تعد القرصنة البحرية منها فيكون المقصود بالمادة (٣ مكرر) الأعمال الإرهابية إلا أنه لم يصرح بلفظ الإرهاب ، ولم يشر إليه في هذه المادة مع أنه هو المقصود ، وقد يكون سبب ذلك تحاشي الدخول في الخلاف القائم على مصطلح الإرهاب ، ولتشجيع الدول على الانضمام للاتفاقية دون تحفظ [١].

ب) لم يفرق التعريف بين الأعمال الإرهابية غير المشروعة التي توجه إلى الحكومات، أو المنظمات ، وبين أعمال الكفاح المشروع ضد الاحتلال حيث أشار التعريف إلى

---

[١] اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، المادة (٣).

أن أي من الأعمال يكون غير مشروع عندما يكون الغرض من الفعل بحكم طابعه، أو سياقه، تخويف السكان، أو إرغام حكومة، أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ما أو الامتناع عن القيام به، فنجد أن التعريف عمم عند وصف الحكومة أو المنظمة الدولية التي يمكن أن يستهدفها العمل، والواقع أن بعض الأعمال ضد الحكومات المعتدية أو المحتلة لمنعها من الاعتداء يعد عملاً مشروعاً ، ولا يمكن وصفه بالإرهاب غير المشروع ، ومع ذلك يحسب لهذه الاتفاقية أنها أشارت إلى عدم تأثيرها على ما تقرره قواعد القانون الدولي العام في أكثر من موضع [١]، ومن المعلوم أن قواعد القانون الدولي العام تعطي حق الدفاع عن النفس حيث جاء في المادة أمن معاهدة الحقوق المدنية والسياسية أن لكل الشعوب الحق في تقرير مصيرها [٢]، وقد استثنت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب أعمال الكفاح المشروع من الإرهاب في المادة (٢) الفقرة (أ) المذكورة سابقاً [٣].

٢- الإيجابيات في تعريف الأعمال غير المشروعة في اتفاقية عام ٢٠٠٥م:

عند تناول هذه الاتفاقية للأعمال غير المشروعة سواء ما يدخل في نطاق القرصنة البحرية الذي تضمنته المادة (٣) التي سبق التطرق لها ، أو ما يدخل في نطاق الإرهاب البحري الذي تضمنته المادة (٣) مكرر[٤]، نجدها قد تميزت بجعل تلك الجرائم من الجرائم الدولية الداخلة في نطاق القانون الدولي الجنائي ، وبناء على ذلك يجب أن تعالج هذه الجرائم وفق قواعد ومبادئ وأحكام القانون الجنائي وليس قوانين الحرب ، وعلى هذا الأساس يتبين لي أن المفروض إخضاع مرتكبيها لإجراءات الضبط والمحاكمة والعقاب وفقاً للقواعد الجنائية بعيداً عن جعلها مبرراً لقرارات

---

(١) المرجع السابق ، المواد (٨ مكرر ، ٩).

(٢) حومد ، عبدالوهاب : الإجرام الدولي ، (جامعة الكويت ، الكويت ، ط١ ، ١٩٧٨م) ، ص٣٣٢ .

(٣) أحمد ، محسن عبدالحميد : التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية ، ص١٨٢ .

(٤) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المواجهة ضد سلامة الملاحة لعام ٢٠٠٥م ، المواد (٣، ٣مكرر).

الحرب والسلم التي تلجأ إليها بعض الدول في الوقت الحاضر عند وقوع الجريمة أو العنف تتحرك القوات المسلحة تحت مبررات لا أساس لها في القانون الدولي ، ومن ثم يترتب على هذه القرارات أثار وعواقب وخيمة، تولد العنف وتشرد الشعوب، وتهدر ثرواتها ، ويجدر الإشارة إلى أن هناك بعض الدول نهجت إلى معالجة قضايا الإرهاب وفق قواعد القانون الجنائي ، وتأخذ كل إجراءات التصدي للعناصر الإرهابية من خلال الأمن الداخلي فقط مثل مصر، والسعودية وغيرها . ومن هذا المنطلق يجب أن يكون هناك تحديد واضح لمعالجة الجرائم الجنائية الدولية ، وأن يكون هناك اتفاقية دولية تحضر استخدمها كمبرر للأعمال العسكرية مطلقاً .

٣- الإيجابيات في تعريف الإرهاب وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب

أ) تميزت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب بأن وضعت تعريفاً شاملاً وفضفاضاً للإرهاب يتضمن كل أنواع العنف ، أو التهديد مهما كانت البواعث والأغراض ، وهذا يبرر إدراج جريمة القرصنة البحرية ذات الغرض الخاص في نطاقها كما سبق .

ب) نصت المادة (١) الفقرة (ج) البند (و) على أن جريمة القرصنة البحرية المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م التي سبق ذكرها من الجرائم الإرهابية وهذا البند منسجم مع تعريف الإرهاب في الاتفاقية العربية ومتوافق مع ما نصت عليه المادة (٢) الفقرة (ب) البند (٤) من الاتفاقية نفسها بشأن الاعتداء على وسائل النقل [1].

ج) من أهم إيجابيات الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب أنها أخرجت أعمال الكفاح ضد الاحتلال من نطاق الإرهاب على اعتبار أن ذلك عملاً مشروعاً ، وفق ما تقرره الشريعة الإسلامية ومبادئ القانون الدولي؛ ويظهر لي أن سبب ذلك هو ما تعانيه

[1] أحمد ، محسن عبدالحميد : التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية ، ص١٨٢ .

الأمتين الإسلامية والعربية من احتلال لأراضيها والمحاولات المتكـررة لنهـب ثرواتها وطمس هويتها .

د) أكدت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب على دخول أعمال العنف التي تتعرض لها وسائل النقل ضمن الجرائم الإرهابية ، وعدم اعتبارها جرائم سياسية ، كما جـاء في المادة (٢) الفقرة (ب) البند (٤) من الاتفاقية [١] ، ويجدر بي أن أشير إلى أن أعمال العنف التي تتعرض لها السفن وتكون لتحقيق غرض خاص هي التي مـن قبيل القرصنة البحرية على السفن .

المطلب الثاني
الفرق بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري

---

[١] المرجع السابق ، ص١٨٢ .

سوف أحاول من خلال ما سبق أن أوضح الفرق بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري في كل من الشريعة والقانون .

أولاً – الفرق بينهما في الشريعة :

يتبين لي من خلال تعريف جريمة الحرابة في الفقه الإسلامي والتي تعد جريمة القرصنة البحرية أحد صورها أن الفرق في الشريعة بينها وبين الإرهاب واضح ، فعند النظر إلى تعريف الحرابة عند الفقهاء كتعريف الفقيه المالكي " ابن عرفه " – رحمه الله – الذي سبق الإشارة إليه نجد أنه نص في تعريفه على أن ألا تكون الغاية من الحرابة طلب الإمارة، وهو ما يعد في الوقت الحاضر أحد جوانب الغاية السياسية التي يرمي إليها الإرهاب غالباً ؛ لأن من يكون غايته طلب الإمارة فإنه يحاول الإخلال بنظام الحكم ، وهذا يدخله الفقه الإسلامي في نطاق جريمة البغي[1]، والتي تختلف عن جريمة الحرابة من حيث الغاية، فالحرابة غايتها خاصة ، أما البغى فغايته عامة هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فإن جريمة البغي لا يدخل في إطارها ما يقع من أعمال الدفاع المشروع عن النفس وعن المال ، أو ضد الاحتلال الذي يرمي لنهب الثروات ، وطمس هوية الشعوب؛ لأن ذلك داخل في نطاق الدفاع الشرعي الذي أباحته الشريعة الإسلامية[2]، وهو حق مشروع للفرد والجماعة ضد أي فرد أو جماعة إذا اعتدت بغض النظر عن الصورة التي يكون عليها الاعتداء سواء وقع من دولة أو جماعة أو فرد ، وهذا متفق مع ما تتجه إليه الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في المادة (٢) فقرة (أ) ، حيث أخرجت أعمال الكفاح المسلح ضد الاحتلال من دائرة الإرهاب [3] .

---

(١) الخرشي : حاشية الخرشي ، ج٨ ، ص٣٣٥ .

(٢) ابن قدامة ، موفق الدين عبدا بن أحمد : زاد المستقنع في اختصار المقنع ، (اختصره : شرف الدين أبو النجا ، دار الشرق الجديدة ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٤هـ) ، ص١٥٩ .

(٣) أحمد ، محسن عبدالحميد : التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية ، ص١٣٢ .

ويتضح لي مما سبق أن هناك أربع حالات تدور في هذا النطاق هي:

١- جريمة الحرابة التي تعد القرصنة البحرية صورة منها وما يدخل فيها من الإفساد في الأرض، وقطع الطريق ، وتكون غايتها وهدفها خاصاً بالمحارب .

٢- جريمة البغي وهي "خروج قوم لهم قوة ومنعة على الأمام بتأويل سائغ"[١].

٣- حق الدفاع الشرعي عن النفس والمال والعرض والأرض وهو مكفول بالشريعة الإسلامية ، ولا غموض في ذلك، وإن وصف بالإرهاب فهو إرهاب مشروع .

٤- الأعمال الإرهابية ، تنقسم إلى قسمين :

أ – الإرهاب المشروع : وتدخل فيه أعمال الدفاع عن النفس ، أو إعداد القوة لمواجهة العدو، أو أي وصف آخر لا يعد من قبيل الجرائم كوصف المسيحيين بالرهبان رجال الدين[٢].

ب – الإرهاب غير المشروع : وهي أعمال العنف والتخريب التي تُبنى على تأويل غير سائغ ، وتكون بطريقة غير واضحة تودي بأرواح الأبرياء عن طريق التفجير والتخريب ، لأن القائم بها لا يملك القوة والمنعة ، وإن كان هدفه غرض عام[٣] .

يتبين لي أن الفرق بين جريمة الحرابة ، وأعمال الدفاع الشرعي ، وجريمة البغي واضحة ويجري اللبس بين جريمة البغي والإرهاب غير المشروع حيث إن كل منهما غايته عامة يتوجه إلى الحكومة والسلطة ، وسوف أبين ذلك باختصار.

ثانياً - الفرق بين جريمة البغي والإرهاب غير المشروع :

---

[١] ابن قدامة : زاد المستقنع في اختصار المقنع ، ص١٥٩ .

[٢] انظر : العتيبي ، سعود بن عبدالعالي : الموسوعة الجنائية الإسلامية ، (مكتبة الرشد ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٢٤هـ) ، ص٧٤ .

[٣] المرجع السابق ، ص٧٥ .

في جريمة البغي التي سبق تعريفها يجب على الإمام ، أن يراسلهم فيـسألهم مـا ينقمون منه، فإن ذكـروا مظلمـة أزالها وإن ادعـوا شبهـة كشفهـا ، فـإن فـاؤوا وإلا قاتلهم [(١)] .

ويتبين لي أن جريمة البغي تشبه الإرهاب غير المشروع من حيث الغاية، أو القصد فقط ، وهي الغاية العامة التي لا يرمي مرتكبوها لنفع خاص ، لأن الإرهابي قد يقتـل نفسه في سبيل غيره ، والفرق بينهما هو أن الباغي يخرج بتأويل سائغ ويكون خروجه بطريق واضح وصريح وله قوة ومنعة ، وجريمته قريبة مما يطلق عليه اليوم الجرائم السياسية [(٢)]، أما الإرهاب فإن تأويله غير سائغ بل قد يكون فاسداً ، وطريقة الخـروج فيه غير واضحة ، ويلجأ إلى العنف الذي قد يطول الأبرياء ، وهذا التفسير يتفق مـع حكم الإرهاب الـذي خلصت إليـه هيئة كبار العلماء بالمملكـة العربيـة الـسعودية بقرارها رقم ١٤٨ وتاريخ ١٤٠٩/١/١٢هـ بشأن حوادث التخريـب حيـث قـررت عقوبته بالقتل تعزيراً ، ولم يعـد من الحرابة الموجبة للحد ، وأشار القـرار إلـى أن أعمال التخريب على هذا النحو تكون موجهة بقصد الإخلال بالأمن وهذه الغاية ليست خاصة تعود بالنفع على المخرب كما يحدث مع المحارب ، كما أن طريقة الخروج تدل على فساد التأويل الذي يعتقـده هؤلاء ، ومن ثم لم يعـد عملهـم من قبيل البغي ولا من قبيل الحرابة [(٣)]، وإن تشابهت صـورة الفعل ، ولهذا يعد جريمة تعزيرية ، وليس من الحدود [(٤)].

ثالثاً - الفرق بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري:

يتضح لي أن الإرهاب البحري ، والقرصنة البحرية كل منها ظاهرة خطيـرة وجريمة دولية تمس أمن المجتمع الدولي ويلتقي الإرهاب البحري مع القرصنة البحرية في عدة جوانب أهمها مكان ارتكاب الفعل في البحار، كما أن كلاً منهما يعتمـد علـى

---

(١) ابن قدامة : زاد المستقنع في اختصار المقنع ، ص١٥٩ .

(٢) المرجع السابق .

(٣) الخرشي : حاشية الخرشي ، ج٨ ، ص٣٣٥ .

(٤) انظر : العتيبي ، سعود عبدالعالي : الموسوعة الجنائية الإسلامية ، ص٧٦ : ٧٩ .

العنف باستخدام الأسلحة، أو أي وسيلة أخرى للعنف ، ويتشابهان في نـوع الوسـائط التي تستخدم في عملية التنفيذ أو السفن المستهدفة، كما أن الإرهـاب البحـري يـشبه القرصنة البحرية من حيث نتائج الحوادث التي تؤدي إلى خسائر مادية وبشرية كبيرة ، لأن القرصنة البحرية لا تقتصر على مجرد السلب في بعض الأحيان ، وهذا التشابه قد يؤدي إلى شيء من التداخل بينهما في ظل عدم وجود تعريف واضح للإرهاب البحري إلا أن هناك أوجه اختلاف جوهرية بينهما أهمها:

١- ترتكب أعمال القرصنة البحرية لتحقيق أهداف وأغراض خاصة بمرتكبيها بينما يرتكب الإرهاب البحري لتحقيق غايات ومطالب سياسية عامة يعود أثرها إلى غير منفذيها ، ويتضح لي أن هذا هو الضابط لذلك .

٢- أعمال القرصنة البحرية ترتكب ضد أي واسطة خاصة أو عامة طالما تحقـق الهدف من الهجوم القرصني، بينما يتوجه الإرهاب البحري في الغالـب إلـى الوسائط العامة والحيوية التابعة للحكومة المستهدفة، وهذا الاختلاف يتضح من خلال تعريف كل منهما .

٣- في ضوء الاختلاف في الغاية يلزم اختلاف الأحكام بين كـل مـن القرصـنة البحرية والإرهاب البحري وإن تشابهت صورة الفعل ونتائجه ، وهذا هو مـا تذهب إليه الشريعة الإسلامية ، وأجد ذلك فيما ذهبت إليه هيئة كبار العلماء في المملكة العربية السعودية ، حيث جعلت عقوبة أعمال التخريب التي من قبيـل الإرهاب القتل تعزيراً وليست حداً [١] .

---

[١] المرجع السابق ، ص٧٦ : ٧٩ .

الفصل الخامس

الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية والتطبيقات لبعض وقائع القرصنة البحرية على السفن

الفصل الخامس
الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية والتطبيقات لبعض وقائع القرصنة البحرية على السفن

تضع كل دولة من الدول إجراءات محدودة لضبط الجرائم والمعاقبة عليها ، وأهم ما ترمي إليه هذه الإجراءات هو تحقيق العدالة وحماية حقوق المجني عليه والجاني على حد سواء ، والمملكة العربية السعودية من الدول السباقة إلى وضع هذه الإجراءات وتنظيمها وتطبيقها ، وسوف أتناول هذه الإجراءات مع عرض عدد من وقائع القرصنة البحرية التي تطبق عليها هذه الإجراءات من خلال هذا الفصل .

وفيه مبحثان:

المبحث الأول: الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية على قضايا القرصنة البحرية على السفن

المبحث الثاني: تطبيقات لعدد من وقائع القرصنة البحرية على السفن في المملكة وفي أعالي البحار

المبحث الأول
الإجراءات النظامية التي تطبق في المملكة العربية السعودية على قضايا القرصنة البحرية على السفن

وسوف أتناول في هذا المبحث الإجراءات النظامية في المملكة موضحاً مصدر التشريع المستمدة منه هذه الإجراءات ثم بيان الأجهزة المختـصة وبعـد ذلـك بيـان الإجراءات التي تطبق عند وقوع جريمة القرصنة البحرية على الـسفن، وذلـك فـي مطلبين :

المطلب الأول : مصـدر التشريع المستمدة منه الإجراءات في المملكـة والأجهـزة المعنية بتنفيذها

المطلب الثاني : الإجراءات النظامية التي تطبقها كل جهة في قضايا القرصنة البحرية على السفن

المطلب الأول
مصدر التشريع المستمدة منه الإجراءات في المملكة والأجهزة المعنية بتنفيذها

أولاً – مصدر التشريع في المملكة العربية السعودية :

تطبق المملكة العربية السعودية أحكام الشريعة الإسلامية على مرتكبي الجـرائم الحنائية ، سواء جرائم الحدود التي تدخل في إطارها القرصنة البحرية ، أو غيرهـا ، كما تتبع طرق الإثبات الشرعية وتأخذ بالاعتبار كل الحقوق والضمانات وفق مبـادئ الشريعة الإسلامية ، فتصدر جميع الأحكام بناء على الشريعة وتنفذ في ضوئها ، وقـد نصت المادة الأولى من النظام الأساسي للحكم على أن المملكة العربية السعودية دولـة

عربية إسلامية دينها الإسلام ، ودستورها كتاب ا وسنة رسوله ρ ، [١] ثـم أضـافت المادة (٤٨) من النظام نفسه ما نصه " تطبق المحاكم على الوقائع المعروضة أمامهـا أحكام الشريعة الإسلامية وفقاً لما دل عليه الكتاب والسنة ، وما أصدره ولي الأمر من أنظمة لا تتعارض مع الكتاب والسنة "[٢]، كما نـصت المـادة الأولـى مـن نظـام الإجراءات الجزائية على نحو ذلك ، وجاءت المادة (٢٠١) من النظام نفسه تنص على أنه "ينقض الحكم إن خالف نصاً من الكتاب أو السنة أو الإجماع"[٣]، وأشار في هـذا السياق نظام القضاء في المملكة حيث نصت المادة الأولى منه على "القضاة مـستقلون لا سلطان عليهم في قضائهم لغير أحكام الشريعة الإسلامية والأنظمة المرعية، ولـيس لأحدٍ التدخل في القضاء"[٤]، كما نص نظام المرافعة الشرعية على نحو ذلك[٥].

وبناء على ما تقدم يتضح أن أحكام الشريعة الإسلامية هي المصدر الأساسـي الذي تستمد منه جميع الإجراءات التي تطبق في المملكة العربية السعودية على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية على السفـن، فمن النصوص النظاميـة الـسابقة يتبـين أن المحاكم في المملكة يجب أن تقـوم بتطبيـق الشريعة الإسلامية في جميع إجراءاتهـا، وعلى هذا الأساس فإن جميع الإجـراءات التي تسبق المحاكمة يجب ألا تخالف أحكام الشريعة الإسلامية.

---

(١) الشايقي ، سليمان بن عبداللطيف : الموسوعة الحديثة في الأنظمة السعودية ، ج١أ ، ص٣ .

(٢) المرجع السابق ، ص١٠ .

(٣) نظام الإجراءات الجزائية الصادر به قرار مجلس الـوزراء رقـم (٢٠٠) فـي ١٤٢٢/٧/١٤هـ ـ والموافق عليه من المقام السامي برقم /٣٩ في ١٤٢٢/٧/٢٨هـ ، المادة (١ ، ٢٠١).

(٤) الشايقي ، سليمان بن عبداللطيف : الموسوعة الحديثة في الأنظمة السعودية ، ج٢ ، ص٤ .

(٥) المرجع السابق ، ص٩١ .

ثانياً - الأجهزة المختصة بتنفيذ الإجراءات على مرتكبي القرصنة البحرية :

تنقسم الإجراءات النظامية في المملكة العربية السعودية إلى نوعين من الإجراءات :

النوع الأول : الإجراءات التي تكون قبل ارتكاب الجريمة ، وهو ما يطلق عليه الضبط الإداري ، وتهدف إلى منع الجريمة قبل وقوعها .

والنوع الثاني : الإجراءات التي تعقب ارتكاب الجريمة وتتضمن الضبط الجنائي والتحقيق والمحاكمة وتنفيذ العقاب ، وسوف أتناول باختصار الجهات النظامية المعنية بالقيام بإنفاذ هذه الإجراءات .

١ – الجهة المختصة بالضبط الإداري وإجراءاته :

تتولى وزارة الداخلية ممثلة بالمديرية العامة لحرس الحدود مهام الضبط الإداري في المياه الإقليمية للمملكة ، والمنطقة المتاخمة[١]، وما يليها من المياه باتجاه البحر في ميدان عمليات حرس الحدود التي تسمى منطقة الحدود البحرية [٢]، ويقوم بإعداد وإنفاذ الخطط اللازمة لإحكام السيطرة على مياه المملكة وتطبيق الأنظمة ومنع الجريمة في هذه المياه، ولتحقيق ذلك يقوم بتيسير الدوريات البحرية بشكل منتظم ، كما يقوم بعمليات التفتيش والمراقبة لجميع السفن التي تقترب من المياه السعودية ، والتحقق منها، ومن سلامة وضعها النظامي. وكما أنه الجهة المعنية بتطبيق لائحة الصيد

---

[١] المنطقة المتاخمة هي المنطقة الملاصقة للبحر الإقليمي ويجب أن لا يزيد امتدادها من خط الأساس عن ٢٤ ميل بحري بما في ذلك المياه الإقليمية ، وفي المملكة يبلغ طول المياه الإقليمية ١٢ ميل وتمتد بعده ١٢ميل أخرى تعتبر المنطقة المتاخمة ، وفي هذه المنطقة يكون للدولة الحق في السيطرة من حيث تطبيق الأنظمة الجمركية وأنظمة الضرائب والهجرة والصحة .
- انظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م ، المادة (٣٣) .

[٢] منطقة الحدود البحرية : المسافة الممتدة إلى مدى ستة أميال بحرية فيما وراء (المياه الإقليمية) البحر الإقليمي ويصبح عمقها ١٨ ميلاً بحرياً تبدأ مما يلي المياه الداخلية في اتجاه البحر وفقاً لما جاء بالمرسوم الملكي رقم ٣٣ في ٢٧ رجب ١٣٧٧هـ .
- انظر : المديرية العامة لحرس الحدود : نظام أمن الحدود ولائحته التنفيذية ، المادة (١).

والنزهة وتطبيق النظام بمـا في ذلك الاشتبـاه بأي سفينة أنهـا تمـارس القرصـنة البحرية ، ويعمل حرس الحدود على رصد المعلومات الأمنية في نطاق اختـصاصه، ويؤدي هذه المهام من خلال قيادات حرس الحدود في كل من المنطقة الشرقية، ومكـة المكرمة، وتبوك، والمدينة المنورة، وجـازان، وعسير، ويتبع لكـل قيـادة قطاعـات يتفرع منها مراكز تغطي دورياتها سواحل المملكة التي يبلغ طولها٣٥٠٠ كلـم تقريـاً منها ١١٠٠كلم على الخليج العربي ، و٢٤٠٠كلم على البحر الأحمر، كما يتضح مـن الشكل رقم [٢]، وقد اعتنت الدولة بتطوير هذا الجهاز وأصـبح يمتلـك فـي الوقـت الحاضر أسطولاً من الزوارق ، والحوامات المجهزة بأحدث الوسائل التقنية والرادارات مع توفير كوادر بشرية مدربة تمكنه من أداء المهام المناطة بـه بالـشكل المطلـوب، ويجري التنسيق والتعاون مع القوات البحرية الملكية السعودية والأجهـزة الحكوميـة الأخرى لتوفير الدعم والمساعدة عند الحاجة ، ومن هذا يتبـين أن المملكـة العربيـة السعودية أسندت لوزارة الداخلية ممثلة بحرس الحدود مهمة الضبط الإداري في منطقة الحدود البحرية، ويجدر الإشارة إلى أن جريمة القرصنة البحرية على السفن يمكن أن تقع في نطاق مسؤولية حرس الحدود المشار إليها ، ويمكن أن تقع في ميـاه خـارج مسؤوليات الجهاز إلا أنه معني بمباشرة هذه الحوادث عنـد ورود الـبلاغ فـي كـل الأحوال، وعندما تقع جريمة القرصنة البحرية فإنها تبدأ مرحلة ما بعد وقوع الجريمة ، والتي يقوم بها عدة أجهزة كل يؤدي مهامه في نطاق اختـصاصه حـسب النظـام ، وسوف أتناول هذه المرحلة باختصار[١] .

مرحلة ما بعد وقوع الجريمة

بعد وقوع الجريمة هناك عدة مراحل تبدأ من تلقي البلاغ وتنتهي بإصدار الحكم وتنفيذه وقبل الشروع بسرد هذه الإجراءات سوف أقوم بإيـضاح الجهـات المخولـة لتنفيذها بتنفيذ كل مرحلة .

---

[١] المديرية العامة لحرس الحدود، نظام أمن الحدود ولائحته التنفيذية ، المادة (١) .

- المديرية العامة لحرس الحدود : سجلات شؤون العمليات .

أ- جهة استلام الإخباريات أو البلاغات عن جريمة القرصنة البحرية

الجهة المعنية باستلام البلاغات هو حرس الحدود، ونعني بالإخبارية هي "البلاغ الذي يصل لعلم السلطة المختصة من شخص منسوب لشخص معـروف أو مجهـول يـتهم شخصاً أو أكثر بارتكاب أمر مخالف للشرع، أو النظام"[١]، وتستلم بلاغات القرصـنة البحرية على السفن عن طريق إدارة القيادة والسيطرة بالمديرية العامة لحرس الحدود، أو قيادات حرس الحدود بالمناطق، كما يمكن استلام البلاغ من أي جهة أخرى وتقـوم بتمريره لحرس الحدود كوزارة النقل التي تقوم بدور مهم في توجيه وتحذير الشركات الملاحية المعتمدة لديها كما يمكن أن يردها بعض البلاغات عن الحوادث التي تقع فـي مناطق بعيدة عن المياه السعودية .

ب – الجهة المعنية بالضبط الجنائي وجمع الاستدلالات :

نعني برجال الضبط الجنائي "هم الأشخاص الذين يقومون بالبحث عن مرتكبي الجرائم، وضبطهم وجمع الأدلة اللازمة للتحقيق وتوجيه الاتهام"، وقد عـددت المـادة (٢٦)[٢]، من نظام الإجراءات رجال الضبط الجنائي حسب المهام الموكلة لهم وذكرت منهم ضباط حرس الحدود، ورؤساء المراكب السعودية البحرية والجوية في الجـرائم التي ترتكب على متنها . ويتبين لي أن ضباط حرس الحدود ورؤساء المراكـب هـم الذين بمقدورهم القيام بأعمال الضبط الجنائي بصفة أساسـية عنـد ارتكـاب جريمـة القرصنة البحرية في عرض البحر حسب المهام الموكلة إليهم ، أما بقية رجال الضبط الجنائي الذين أشارت إليهم المادة فيمكنهم أيضاً القيام بعمليـة الضبط الجنائي لمرتكبي جريمة القرصنة البحرية على السفن في نطاق اختصاصهـم، كما أشارت المادة (٢٧) من نظام الإجراءات الجزائية بأن على رجـال الضبط الجنائي عموماً قبول البلاغـات

---

[١] مرشد الإجراءات الجنائية ، ص٢ .

[٢] نظام الإجراءات الجزائية ، المادة (٢٦) .

عن الجرائم وجمع المعلومات وتسجيلها وإبـلاغ هيئة التحقيق والإدعاء العام عن ذلك سواء القرصنة البحرية أو غيرها [١] .

ج – الجهة المختصة بالتحقيق والإدعاء :

يقوم بالتحقيق في جريمة القرصنة البحرية على السفن أعضاء هيئـة التحقيـق والإدعاء العام في فروعها المنتشرة في المملكة ، وفقاً لما نص عليه نظام هيئة التحقيق والإدعاء العام في المادة الثالثة في البند الأول الفقرة (أ) [٢]، وتضمنت المادة نفـسها في الفقرتين (ب ، ج) على أن هيئة التحقيق والإدعاء العام هي المختصة بالتـصرف بالتحقيق سواء برفع الدعوى ، أو حفظها ، كما أنها هي الجهة المخولة بالإدعاء أمـام الجهات القضائية وفقاً للائحة التنظيمية للإدعاء [٣] .

د – الجهة المختصة بالمحاكمة :

تختص المحاكم الشرعية بالنظر في جريمة القرصنة البحريـة علـى الـسفن كجرائم الحدود ، والجرائم الجنائية الأخرى ، ويكون ذلك مـن اختـصاص المحكمـة العامة إذا كان فيها قتل، أو إتلاف عضو، أو زاد أرش الجناية عن ثلث الدية ، أما إذا كان أقـل من ذلك فتختص به المحكمة الجزئية [٤] .

هـ – الجهة المختصة بتنفيذ الأحكام :

إذا صدر الحكم من محكمة شرعية يتولى الحاكم الإداري (أميـر المنطقـة) اتخاذ إجراءات تنفيذه [٥] .

---

[١] نظام الإجراءات الجزائية ، المادة (٢٧) .

[٢] الشايقي ، سليمان بن عبداللطيف: الموسوعة الحديثة في الأنظمة السعودية ، ج١ ، أ ، ص١٢٤ .

[٣] المرجع السابق .

[٤] نظام الإجراءات الجزائية. المادة (١٢٨) .

[٥] نظام الإجراءات الجزائية ، المادة (٢١٩) .

المطلب الثاني
الإجراءات النظامية التي تطبقها كل جهة في قضايا القرصنة البحرية على السفن

أولاً- إجراءات البلاغ أو الإخبارية عن جريمة القرصنة البحرية :

يقوم حرس الحدود باستقبال جميع البلاغات عن جريمة القرصنة البحرية على السفن باعتباره الجهة المعنية باستقبالها ، وتكون في الغالب هذه البلاغات على نوعين:

النوع الأول : بلاغ مباشر عن وقوع جريمة قرصنة بحرية سواء في المياه الإقليمية ، أو خارجها في المياه المقابلة للسواحل السعودية .

النوع الثاني : بلاغات تصل من الدول المجاورة ، أو المنظمات المعنية بالأمن البحري. وفي كل نوع يتم فوراً اتخاذ عدة إجراءات :

الإجراءات في النوع الأول من البلاغات :

عندما تصل البلاغات إلى حرس الحدود يقوم بالإجراءات التالية :

١- توجيه الدوريات البحرية القريبة من المواقع للتوجه لمكان ارتكاب الحادث للمعاينة وضبط الجريمة .

٢- تحذير السفن والقوارب القريبة من موقع الحدث .

٣- يتم تمرير البلاغ فوراً إلى الأجهزة الأمنية المختصة في الدول المجاورة بموجب نموذج يشتمل على كامل المعلومات ، شكل [٣] كما يجري تمرير البلاغ من قبل حرس الحدود عبر القنوات الرسمية إذا كان الاعتداء على السفن أو القوارب الصغيرة إلى المنظمة البحرية الدولية بواسطة النموذج المخصص شكل رقم (٤) تمشياً مع تعميم السلامة البحرية رقم (٦٢٢) .

٤- إبلاغ الجهات المختصة عن الحادثة ، ومتابعة تطوراتها ومستجداتها والعمل على إخلاء سبيل السفينة إذا كانت محتجزه .

٥- إذا كانت السفينة التي تعرضت لهجوم القراصنة من سفن النقل المعتمدة الخاصة أو العامة ، فيجب على حرس الحدود إشعار وزارة النقل التي بدورها

تعمم على شركات النقل البحري وتقوم بإشعار المنظمة البحرية الدولية ، ومن ثم مركز القرصنة البحرية في ماليزيا ، كما يتم إبلاغ سفارة دولة السفينة ، إذا كانت غير سعودية عن طريق وزارة الخارجية.

الإجراءات في النوع الثاني من البلاغات :

أ- يتلقى حرس الحدود البلاغات التي تأتي مـن الـدول الأخـرى خـصوصاً المجاورة عند وقوع جريمة القرصنة البحرية متضمنة جميع المعلومات عن محاولات أو حوادث القرصنة حسب النموذج المخصص ، انظر الشكل [٣] النموذج المعتمد في دول الخليج العربي، وتكون هذه البلاغات عن الحوادث التي وقعت علـى سـفنها، أو بلغت عنها، وفي ضوء هذه البلاغات التي ترد من الدول تتخذ الإجراءات التالية :

١- التعميم فوراً على جميع دوريات حرس الحدود البحرية في المنطقة التي يشير البلاغ إلى ارتكاب الحادث بالقرب منها من أجل البحث والتحري عن السفينة، أو الزورق المطلوب الذي وردت أوصافه في البلاغ .

٢- تحذير السفن والقوارب بالمنطقة .

٣- إبـلاغ الجهـات المختصـة بالمملكة عما تضمنه البلاغ، ومتابعة ما يـستجد في الواقعة[١].

ب- البلاغات التي ترد من المنظمة البحرية الدولية تصل إلى وزارة الداخليـة أو وزارة النقل عن طريق وزارة الخارجية ويتم التعاون معها وفق ما يتطلبه الموقف

ثانياً – إجراءات جمع الاستدلالات :

عند ورود بلاغ عن ارتكاب جريمة قرصنة بحرية تبدأ مرحلة جمـع الاستدلالات عن الجريمة، فإذا كانت جريمة القرصنة البحرية متلبساً بها فإن حرس الحدود هو الجهة المعنية بالمقام الأول بالانتقال الفوري، وضبط الواقعة والمحافظة على الآثار المادية، وإجراء التحقيق المبدئي بحكم أنه الجهة المعنية باستقبال البلاغ، ولأن مكان الحادثة في نطاق اختصاصه، كما يقوم حرس الحدود بالإجراءات المتعلقة بإسعاف المصابين وأخذ أقوال الموجودين في مسرح الجريمة والتحفظ على الجناة إن وجدوا، ومن ثم تسليمهم

---

[١] المديرية العامة لحرس الحدود : سجلات شؤون العمليات .

إلى أقرب قسم شرطة تتبع له مكان الواقعة إدارياً، والذي بدوره يحيل الواقعة إلى هيئة التحقيق والإدعاء العام لاستكمال التحقيق [١].

ثالثاً – تفتيش الأشخاص والمساكن :

يخضع مرتكبي جريمة القرصنة البحرية على السفن لجميع إجراءات التفتيش ويحظون بالضمانات نفسها التي يحظى بها المتهمين بالجرائم الأخرى وفق ما تنص عليه الأنظمة[٢].

رابعاً – تفتيش الوسائط البحرية :

يقوم حرس الحدود بتفتيش الوسائط البحرية عندما يقتضي الواجب ذلك تنفيذاً لمهامه، ويستثنى من ذلك وسائط النقل الحربية، ويقوم بتفتيش جميع وسائط النقل البحرية التي لا ترفع علماً يحدد جنسيتها عند دخولها، أو مرورها بمنطقة الحدود وضبطها إذا لم تستطيع إثبات جنسيتها[٣].

خامساً– إجراءات التحقيق :

يتولى التحقيق بجريمة القرصنة البحرية أعضاء هيئة التحقيق والإدعاء العام على أساس أنها أحد الجرائم الجنائية، كما يمكن ندب أحد رجال الضبط الجنائي للتحقيق عدا الاستجواب إلا في الأحوال التي يخشى فيها فوات الوقت فيمكن الندب للاستجواب[٤]، ويمكن الاستعانة بالخبراء وفقاً لما قرره نظام الإجراءات الجزائية، كما يقوم بالمعاينة والتفتيش وضبط الأشياء رجال التحقيق حسب ما ينص عليه نظام

---

[١] نظام الإجراءات الجزائية ، المادة (٣٠) .
- مرشد الإجراءات الجنائية .

[٢] المرجع السابق، المواد (٤٠ : ٤٥) .

[٣] المديرية العامة لحرس الحدود: نظام أمن الحدود ولائحته التنفيذية، المادة (٦) .

[٤] نظام الإجراءات الجزائية، المواد (٦٥ : ٦٦)

الإجراءات الجزائية[١]، كما يقوم رجال هيئة التحقيق والإدعـاء بالاسـتماع لأقـوال الشهود وتسجيلها وفقاً للنظام[٢].

وبناء على ما يتوفر من أدلة يجري التصرف بالدعوى من قبل هيئـة التحقيـق والإدعاء العام إما بحفظها، أو بالإدعاء أمام المحكمة إذا توفرت الأدلة الكافية للإدعاء.

إجراءات التوقيف :

يخضع مرتكبي جريمة القرصنة البحرية للإجراءات ذاتها التي قررها النظـام بحق مرتكبي الجرائم الأخرى فيما يتعلق بالتوقيف والإفراج ، وذلك وفقاً لما نص عليه الفصل الثامن من نظام الإجراءات الجزائية [٣].

سادساً – المحاكمة :

تنظر المحاكم الجزئية في قضايا القرصنة البحرية التي لا قتل ولا إتلاف فيها، أو يقل أرش الجناية فيها عن ثلث الدية، وتختص المحكمة العامة فيمـا يخـرج عـن اختصاص المحكمة الجزئية وفي البلد الـذي لـيس فيـه محكمـة جزئيـة، ويتحـدد الاختصاص المكاني للمحاكم في محل وقوع الجريمة، أو المحل الذي يقيم فيه المـتهم، أو المكان الذي يقبض عليه فيه[٤].

وإذا رفعت الدعوى أمام المحكمة وجب إبلاغ الخـصوم بالحـضور أمامهـا ، ويجوز إحضار المتهم المقبوض عليه متلبساً بالجريمة للمحكمة فوراً وبغيـر ميعـاد ، ويبلغ الموقوفين بواسطة مأمور التوقيف ، ويجب حضور المتهم في الجرائم الكبيـرة

---

[١] المرجع السابق، المواد (٦٢ : ٧٥) والمواد (١٢٤ : ١٢٧) .

[٢] المرجع السابق، المواد (٨٥:٧٦)

[٣] المرجع السابق ، المواد (١١٨ : ١٢٣) .

[٤] نظام الإجراءات الجزائية ، (المواد من (١٢٨: ١٣٢) .

بنفسه مع إمكانية الاستعانة بمحامي ، ويجب تطبيق نظام الجلسات حسب ما يقرره النظام وجلسات المحكمة تكون علنية [١] .

ويجب أن يحضر المدعي العام جلسات المحكمة في الحق العام في الجرائم الكبيرة ، وأن يحضر المتهم إلى الجلسات من غير قيود ولا أغلال ويجري المحافظة عليه ، وتوجه المحكمة التهمة إلى المتهم ، وتتلى عليه لائحة الدعوى وتتخذ المحكمة كافة الإجراءات اللازمة للحكم من سماع الشهود وتقارير الخبراء والانتقال ، يجب أن تتم تلاوة الحكم في جلسة علنية بعد أن يكون وقع عليه القضاة وبحضورهم جميعاً ، ثم يدون في سجل الأحكام ، ويجب أن تكون الأحكام متفقة مع أحكام الشريعة الإسلامية والأنظمة المستمدة منها ، وإذا صدر الحكم يحق للمتهم وللمدعي تمييزه خلال المدة التي حددها النظام [٢] .

ثم يرفع الحكم إلى محكمة التمييز فإذا قبل اعتراض المحكوم عليه شكلاً وموضوعاً يحال الحكم إلى المحكمة التي أصدرته مصحوباً برأيها لإعادة النظر على أساس الملاحظات ، وإذا أعيدوا اقتنعت محكمة التمييز بإجابة المحكمة على ملحوظاتها فعليها أن تصدر الحكم معترض عليه بحالته صالحاً للحكم يجوز لمحكمة التمييز أن تحكم في الموضوع ويجب أن تصدر حكمها بحضور الخصوم إلا في حالة الحكم بالقتل، أو القصاص ، فيلزم رفعه للمجلس الأعلى للقضاء ، ويجوز للمحكوم عليه طلب إعادة النظر حسب ما نص عليه الفصل الثالث من الباب السابع من نظام الإجراءات الجزائية . وإذا صدر الحكم مكتسباً القوة النهائية وجب تنفيذه[٣] .

---

[١] نظام الإجراءات الجزائية ، المواد (١٣٦ : ١٤٦) .
[٢] نظام الإجراءات الجزائية ، المواد (١٥٥ : ١٧٤) .
[٣] نظام الإجراءات الجزائية ، المواد (١٩٣ : ٢٠٥ ، والمواد من ٢١٣ : ٢١٤) .

سابعاً– إجراءات التنفيذ :

إذا أخذ الحكم الصفة النهائية يرسل رئيس المحكمة الحكم واجب التنفيذ إلى الحاكم الإداري لاتخاذ إجراءات تنفيذه ، وعليه اتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذه فوراً ، أما أحكام القتل والقطع فتكون نهائية بعد صدور أمر من الملك أو من ينيبه ويشهد تنفيذها مندوبين من الحاكم الإداري، والمحكمة ، وهيئة الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر والشرطة [١].

ثامناً – إذا نفذ الحكم الشرعي في غير المواطنين وجب تسليمهم إلى الجوازات لترحيلهم إلى بلادهم إذا تضمن الحكم ترحيلهم، أو كانت إقامتهم غير شرعية .

تاسعاً – يسلم المحكوم عليه أو المتهم إلى حرس الحدود لتطبيق نظام أمن الحدود عليه إذا كان هناك مخالفة لنظام أمن الحدود خلاف الواقعة الجنائية المحكوم عليها بها [٢].

المبحث الثاني
تطبيقات لعدد من وقائع القرصنة البحرية على السفن

[١] المرجع السابق ، المواد (٢١٥ : ٢٢٣) .

[٢] نظام أمن الحدود ، المادة ١٥

في المملكة وفي أعالي البحار

عرض بعض الوقائع العملية والإجراءات النظامية التي اتخذت بشأنها تقرب الصورة إلى الواقع الفعلي الذي تتم فيه هذه الإجراءات، والذي تعالج من خلالها هذه الوقائع، ويجدر الإشارة إلى أن معظم الوقائع التي سوف يشملها التطبيق من الجرائم التي وقعت في مياه الخليج العربي خارج المياه الإقليمية للدول المطلة عليه، ولاعتداء وقع على قوارب صيد متوسطة أو صغيرة الحجم، ونظراً لكثرة الحوادث التي وقعت في المنطقة سوف أقتصر في التطبيقات على سبع وقائع منها خمس باشرها حرس الحدود بالمملكة العربية السعودية، وحادثتين تبلغ عنها من قبل أجهزة الأمن المختصة في دولتي قطر والبحرين، ثم أضيف من باب التوضيح فقط عرض حادثتين وقعت لسفينتين خارج نطاق الخليج العربي، وسوف أعرض الوقائع بشكل عام في فرعين، الأول : الوقائع التي وقعت على قوارب سعودية في الخليج ، والثاني : الوقائع التي حدثت في أعالي البحار على النحو التالي :

أولاً – الوقائع التي وقعت في المملكة العربية السعودية :

الواقعة الأولى

أولاً – معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٤٢٥/١/١٧هـ
- **موقع الحادثة** : الخليج العربي ٥٠ ميل داخل مياه الخليج العربي قرب جزيرة كران .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : قارب صيد سعودي.
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : ١٠ أشخاص مسلحين على قارب .

ثانياً – البـــــلاغ :

تبلغ حرس الحدود من قبل بحارة القارب عن تعرضهم لاعتداء في حوالي الساعة الرابعة والنصف من صباح يوم ١٤٢٥/١/١٧هـ .

ثالثاً – إجراءات البلاغ :

فور استلامهم البلاغ عن الزورق المعتدي تم تعميم المعلومات المتوفرة عنه ثم إشعار الجهات المختصة .

النتائج :

إصابة أحد البحارة بطلق ناري وسلب محتويات القارب .

رابعاً – الانتقال والتحقيق :

جرى الانتقال الفوري لموقع القارب الذي تعرض للهجوم ، وضبط الواقعة، والتحفظ على الآثار المادية وبالتحقيق المبدئي مع بحارة القارب اتضح أنه عند الساعة الرابعة والنصف صباحاً تقريباً تعرضوا لعملية سطو وإفادة قبطان القارب أن ذلك وقع ما بين الجزيرة العربية وجزيرة كران من قبل أحد القوارب المجهولة وعلى متنه (١٠) أشخاص مجهولي الهوية وقد صعد بعضهم على قاربهم ولم يستطيعوا التعرف عليهم وكانوا يتكلمون اللغة العربية المكسرة ، وقاموا بضربهم وإطلاق النار ،ولم يصب أحد من جراء ذلك سوى أحد البحارة [١].

خامساً – التحليل :

يتضح من خلال العرض السابق للحادثة التي وقعت في المياه الدولية بعيداً عن الدوريات الأمنية للدول المطلة على الخليج العربي وهذا العامل ساهم في نجاة القراصنة ، وهم بلا شك يختارون مواقع الهجوم بعناية ، كما أن ارتكابها في أعالي البحار يعني أنها من جريمة القرصنة البحرية المتفق عليها دولياً ، ويحق لكل الدول القيام بضبط هؤلاء الجناة ، كما يلاحظ أن عدد القراصنة عشرة أشخاص وهذا العدد كبير مقارنة بالحوادث التي ترتكب ضد القوارب الصغيرة مع حملهم للسلاح ، كما يجب التنويه إلى خطورة هذه الجريمة وارتكابها في مكان يصعب معه نجده المعتدى عليه وهذا من أهم الأسباب التي دعت الشريعة الإسلامية إلى فرض عقوبة قاسية تتناسب مع حجم هذه الجريمة وظروف ارتكابها .

الواقعة الثانية

---

[١] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود : شؤون العمليات .

أولاً – معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٤٢٦/٨/١٦هـ
- **موقع الحادثة** : الخليج العربي على بعد ٦٠ ميلاً من الخفجي .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : قاربي صيد سعودي .
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : ٥ أشخاص مسلحين على زورق .

ثانياً – البــــــلاغ :

تبلغ حرس الحدود السعودي من قبل بحارة أحد القاربين عن تعرضهم لهجـوم من قراصنة في الساعة الرابعة صباحاً من يوم ١٤٢٦/٨/١٦هـ .

النتائج : سلب أحد القاربين وخطف القارب الآخر .

ثالثاً – الإجراءات :

أ – جرى توجيه الدوريات القريبة من الموقع للبحث عن القراصنة .

ب- تم تحذير السفن وقوارب الصيد بالمنطقة .

ج – تم إبلاغ الجهات المختصة بالمملكة فوراً .

رابعاً – جمع الاستدلالات ووصف الحادث :

جرى الانتقال للقارب المعتدى عليه الثاني، ومعاينته وضبط الحادثـة وتحريـز الآثار، كما جرى أخذ أقوال بحارة القاربين التي تضمنت ما يلي :

عند الساعة الرابعة صباحاً اعترض لهم قارب مجهول على متنه (٥) أشخاص وطلبوا منهم التوقف ولكنهم استمروا بالإبحار وقام أحد المسلحين بالصعود على أحـد القاربين ، والآخر على القارب الثاني وقاموا بإيقافهما ، وربط بعضها بـبعض ، ثـم قاموا بالسلب وأخذوا القارب الأول وسلب محتويات القارب الثاني ، وتركوا الثاني مع البحارة وهربوا بالأول [١].

خامساً – التحليل :

---

[١] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود : شؤون العمليات .

ويتضح أن هذه الحادثة وقعت في المياه الدولية بعيداً عن الدوريات الأمنية لأي من دول الخليج العربي أو إيران ، وهذه المواقع يتم اختيارها بعناية من قبل القراصنة وهي السبب الرئيسي في التجريم الدولي لهذه الوقائع إضـافة لخطورتهـا ، كمـا أن التجريم في الشريعة الإسلامية لقطع الطريق بني على أساس الغوث والنجدة وهو مـا تلاحظه في هذه الواقعة حيث تزيد فرص نجاة المجرمين بفعلتهم وهو الأمر الذي حتم تشديد العقاب ، وهذه الواقعة تحديداً من أخطر جرائم القرصنة حيث تم الـسطو علـى أحد الواسطتين والتي تستخدم غالباً بعد سلبها في الأعمال غير المشروعة ، وهذا يعني أن القوارب والوسائط قد تكون هدفاً مباشراً للقراصنة في الخليج العربي.

الواقعة الثالثة

أولاً - معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٤٢٧/١/٢هـ
- **موقع الحادثة** : شمال الخليج العربي بعمق 55 ميلاً بحرياً تقريبـاً مـن رأس الخفجي .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها للهجوم** : قارب صيد سعودي .
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : ٥ أشـخاص مـسلحين بالرشاشـات علـى زورقين صغيرة .

ثانياً - البـــــلاغ :

تبلغ حرس الحدود من بحارة القارب المعتدى عليه عن وقـوع الاعتـداء فـي حوالي الساعة ١١ مساء يوم ١٤٢٧/١/٢هـ.

النتائج :

إصابة أحد البحارة في كتفه بطلق ناري ومحاولة خطف القارب .

ثالثاً – إجراءات البلاغ :

بعد أن تلقى حرس الحدود البلاغ تم على الفور اتخاذ الإجراءات التالية .

١- توجيه الدوريات الميدانية للبحث عن الزورق المعتدي بعد تزويدها بأوصافه.

٢- تنبيه الزوارق والسفن التي في الموقع لأخذ جانب الحذر .

٣- إبلاغ الجهات المختصة .

رابعاً –جمع الاستدلالات والتحقيق المبدئي :

جرى الانتقال الفوري لمعاينة الواسطة المعتدى عليها والتحفظ على الآثار المادية الناجمة عن الحادث ، ثم تم ضبط إفادة بحارة الزورق وقد أفاد قائد الواسطة بأنه عند الساعة ١١ مساء ، قدم إلى قاربهم أثناء نومهم ليلاً في عرض البحر قاربين صغيرين مجهولين عليهما خمسة أشخاص ، منهم ثلاثة مسلحين وقاموا بإيقاظهم من النوم وأمروهم بالنزول لمستودع القارب وقام اثنين من القراصنة بالإبحار بالقارب شرقاً ، وبعد فترة لاحظ البحارة أن اللذين يقومان بقيادة قاربهم شخصان غير مسلحين، والقاربان المعتدية تبحر أمامهم عندها قاموا بالخروج من المستودع ومقاومة الشخصين ورميهم بالبحر والعودة في الاتجاه المعاكس ، وتم ملاحقتهم من قبل القراصنة وإطلاق النار عليهم ، وإصابة أحد البحارة في كتفه إلا أنهم لم يتوقفوا ولم يتمكن القراصنة من اللحاق بهم[١] .

خامساً – التحليل :

ويتضح لي من خلال الواقعة السابقة أنها من أخطر عمليات القرصنة البحرية التي وقعت بعيداً عن أنظار الدوريات الأمنية ، وتكمن خطورة هذه الجريمة في محاولة خطف القارب بعد التهديد بالسلاح واحتجاز طاقمه ، وفي هذه الحالة يتم غالباً تحويل الزورق المختطف للأعمال غير المشروعة كعمليات التهريب والقرصنة ، كما أن مصير طاقمه في الغالب يكون مجهولاً وقد يتخلص منهم بالقتل أو الإلقاء في البحر إلا أن التصرف الذي قام به طاقم القارب يعتبر مثالياً في التخلص من المهاجمين بعد تفكير وتخطيط منظم ، وقد يكون ذلك أفضل من المبادرة بالمقاومة منذ البداية ، حيث أطمئن القراصنة إلا أن الطاقم في حالة استسلام تام فلم يأخذوا احتياطهم ، وهذا ساهم من وجهة نظري في التخلص منهم في المقاوم الأول ، ويجدر الإشارة إلى أن

---

[١] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود : شئون العمليات .

هذه الحادثة السابقة أخذت نفس الأسلوب والعدد الذي نَفذَ الحادثة السابقة وقد يكون نفس القراصنة .

الواقعة الرابعة

أولاً - معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٤٢٧/٥/٩هـ
- **موقع الحادثة** : شمال الخليج العربي بعمق ٦٠ ميلاً بحرياً .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : قارب صيد سعودي .
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم**: ثلاثة أشخاص مسلحين على قارب صغير .

ثانياً - البـــــلاغ :

تبلغ حرس الحدود في يوم ١٤٢٧/٥/٩هـ عن وقوع اعتداء على أحد قوارب الصيد السعودية .

النتائج : حدثت أضرار في مقصورة القيادة وإصابة أحد البحارة .

ثالثاً – إجراءات البلاغ :

أ – جرى إبلاغ جميع الدوريات الميدانية العاملة في المنطقة بأوصاف القارب المعتدي، وطلب البحث والتحري عنه.

ب- تم تحذير جميع السفن وقوارب الصيد القريبة من الموقع .

ج – تم إبلاغ الجهات المختصة بالمملكة عن الحادثة .

رابعاً - وصف الحادث وجمع الاستدلالات :

جرى الانتقال فوراً إلى الواسطة المعتدى عليها ومعاينتها وتحريز الآثار المادية.

كما جرى ضبط إفادة قائد القارب الذي أفاد أنه في يوم الاثنين ١٤٢٧/٥/٩هـ تفاجأ بحارة القارب المذكور بقارب صغير يقترب منهم عليه ثلاثة أشخاص وأشار لهم بالتوقف إلا أنهم تجاهلوا ذلك عندها قام القارب الصغير بالالتفاف حولهم وإطلاق النار

مما أدى إلى حدوث أضرار في مقصورة ومدخنة القارب ، وإصابة أحد البحارة وعند سقوطه لاذ القارب المعتدي بالفرار[١] .

خامساً – التحليل :

يتبين لي من خلال عرض الحادثة السابقة أنها وقعت في مياه بعيدة عن ميـدان دوريات حرس الحدود وهو أمر يخطط له القراصنة بعناية كما سـبق فـي الحادثـة الأولى، وهذه الحادثة تعتبر محاولة قرصنة بحرية ، ولم يتم فيها استكمال الهجوم حيث عدل القراصنة عن السلب لأسباب غير معلومة مع أنهم بادروا بـإطلاق النـار فـي محاولة جادة للهجوم ، وقد يكون سبب عدولهم مشاهدتهم لأحد السفن أو خـوفهم مـن مقاومة بحارة القارب[٢].

الواقعة الخامسة

أولاً - معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٤٢٧/٩/٢٦هـ
- **موقع الحادثة** : شمال الخليج العربي ٥٤ ميلاً شرق الخفجي .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : قارب صيد سعودي .
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : ثلاثة أشخاص مسلحين على زورق .

ثانياً - البـــــلاغ :

تبلغ حرس الحـدود مـن وكيـل الواسـطة البحريـة المعتـدى عليهـا فـي ١٤٢٧/٩/٢٦هـ مفيداً أنه تلقى اتصالاً من قبطانها مفاده تعـرض الواسـطة لهجـوم وإطلاق نار من قبل زورق وعلى متنه أشخاص مجهولين .

النتائج :

---

[١] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود: شئون العمليات .

[٢] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود: شئون العمليات.

وفاة أحد البحارة وإصابة آخر بجروح وعملية سلب .

ثالثاً - إجراءات البلاغ :

أ – قام حرس الحدود بإبلاغ الدوريات العاملة بالقرب من موقع الحادثة وتزويدها بأوصاف الزورق المعتدي وتوجيهها بالبحث والتحري عنه .

ب – جرى تنبيه جميع السفن وقوارب الصيد القريبة من موقع الحدث ، لأخذ الحذر والإشعار عن الملاحظات .

ج – إبلاغ الجهات المختصة في الدول المجاورة في كل من إيران والكويت والبحرين بموجب نموذج الإبلاغ المخصص لذلك .

د – جرى إبلاغ الجهات المختصة بالمملكة عن الحادثة .

رابعاً - الاستدلال والتحقق المبدئي :

تم الانتقال فوراً للواسطة التي تعرضت للهجوم وجرى إسعاف المصابين ثم معاينتها والمحافظة على الآثار المادية ، كما تم ضبط إفادة قبطان الواسطة حيث أفاد بأن موقع الهجوم كان بالقرب من حقل اللؤلؤ الذي يبعد عن الرأس الخفجي ٥٤ ميلاً بحرياً تقريباً .

وأضاف أنه عند الساعة السادسة صباحاً من يوم الخميس ١٤٢٧/٩/٢٦هـ - وأثناء إبحارهم قدم إليهم من جهة الشرق واسطة بحرية لونها أبيض وأحمر على متنها ثلاثة أشخاص ملثمين ، وبادروا بإطلاق النار من رشاش ومسدس نتج عنها على الفور مقتل أحد البحارة ، والذي كان يعمل على دفة القيادة ، وأصيب بحار آخر بجروح ، وبعد ذلك صعد اثنان من المهاجمين على متن القارب ، وكانوا يتكلمون لغة غير العربية ، وقاموا بتفتيشه وسلبوا جهاز قياس الأعماق وجهاز تحديد المواقع ، ثم عادوا إلى زورقهم واتجهوا إلى جهة غير معلومة .

وحاول القبطان إعطاء أوصاف الواسطة المعتدية ونـوع الماكينـة وأوصـاف تقريبية للمهاجمين كما أفاد بأنه لم يتخذ إجراء تجاه المهاجمين من حيث المقاومة ، أو غيرها سوى مغادرة منطقة الحادث فوراً، وإبلاغ المالك والعودة إلى ميناء الخفجي.

خامساً - نظراً لكون الحادثة وقعت في منطقة تشرف عليها عدة دول خارج الميـاه الإقليمية السعودية ، وتقع مسؤولية حمايتها على الدول المطلة عليه ولخطورة تكرار مثل هذه الأحداث قامت وزارة الداخليـة وعبـر القنـوات الرسـمية المخصصة بالإشعار عن الحادث لمركز تبليغ القرصنة في كوالالمبـور فـي ماليزيا .

تمشياً مع تعميم لجنة السلامة البحرية الدولية بالمنظمة البحرية الدولية (IMO) رقم (٦٢٢) البند التاسع بموجب نموذج رقم (٤) موضح بالـشكل رقـم [٤] وذلـك بهدف :

١- متابعة الإجراءات الأمنية للدول المطلة على الخليج العربي من أجل الحفـاظ على الأمن في نطاق كل دولة والقيام بالتنسيق اللازم لملاحقة المتورطين فـي هذه الأعمال وتحجيم نشاطهم .

٢- توثيق الحادثة لدى الجهة الدولية المختصة برصد هـذه الحـوادث والـصفة الرسمية المعمول بها دولياً .

سادساً– أحيلت الواقعة للجهة المختصة لاستكمال التحقيق وهي الـشرطة لاسـتكمال جمع الأدلة ومن ثم يقوم بتحويلها إلى هيئة التحقق والإدعاء العام بحكم أنهـا الجهة المختصة بالتحقيق [١].

سابعاً – التحليل :

ويتبين لي من خلال العرض التطبيقي والإجراءات التي اتخذت فـي الحادثـة السابقة أنها وقعت في مياه خارج المياه الإقليمية وبعيداً عن منطقة الحدود التي تعمـل بها دوريات حرس الحدود ، وهذا يعتبر سبباً رئيسياً في عدم ضبط الجناة، وارتكـابهم للجريمة في هذا الموقع لا يكون صدفة وإنما يتم اختياره بعناية لهذه الحادثة ويعتبر من

---

[١] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود : شؤون العمليات .

جريمة القرصنة البحرية وفقاً للقانون الدولي لأنها وقعت خارج المياه الإقليميـة، كمـا أنها جريمة حرابة وقطع للطريق من منظور الـشرع الإسـلامي ، كمـا يتـضح أن الأجهـزة المختصة تعاملت مع الحادثة وفقاً لما تقرره الأنظمة من حيث إجراء البلاغ والتحقيق المبدئي الذي قام به حرس الحدود .

التحليل العام للوقائع السابقة :

يتضح لي من خلال العرض السابق لقضايا القرصنة البحرية هذه التي وقعـت في الخليج العربي أنها لم تستهدف قارب الصيد ، مع ملاحظة أن عمليات الاعتداء تقع في مياه بعيدة عن سيطرة الدوريات الأمنية للدول المطلة على الخلـيج العربـي مـع اختيار الوقت في فترات ليل غالباً وهذا يعني أن القراصنة يراقبون القوات المـستهدفة وتوضح المعلومات أنها وقعت في مكان بعيد جداً عن ميدان دوريات حـرس الحـدود السعودي ، حيث تقع على عمق ٦٠ إلى ٥٠ ميلاً بحرياً ، وميدان الدوريات الأساسية ١٨ ميل بحري ، وهو الأمر الذي ساهم في عدم القبض عليها .

وفي كل الأحوال تعتبر هذه الوقائع جريمة قرصنة بحرية من منظور القـانون الدولي لأنها وقعت في أعالي البحار بغض النظر عن حجم الواسطة وهي فـي نفـس الوقت كما تقدم من قبيل جريمة الحرابة في الشريعة الإسلامية .

وتبين هذه الحوادث حكمة التشريع الإسلامي بفرض عقوبة رادعة لمن يتركب هذه الأعمال في أماكن نائية يصعب وصول الغوث والنجدة إليهـا وتخيـف الـسبيل وترعب الآمنين .

ثانياً – الوقائع التي حدثت في أعالي البحار :

سوف أعرض في هذا الفرع أربع قضايا منها ، قضيتين وقعـت فـي الخلـيج العربي ، وقضيتين خارج مياه الخليج العربي .

الواقعة الأولى

وهي من الوقائع التي تبلغ عنها حرس الحدود السعودي من الجهة المختصة بدولة قطر وتأتي البلاغات على هذا النحو بصفة مستمرة من دول الخليج .

أولاً – معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : الساعة ٨ مساء من يوم ٢٠٠٧/٢/٢٢م
- **موقع الحادثة** : وسط الخليج العربي
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : لنش قطري
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : ٤ أشخاص على قارب لونه أحمر وبيح مسلحين بالرشاشات وأسلحة بيضاء .

ثانياً – البلاغ :

تبلغ حرس الحدود السعودية من الجهة المختصة بأمن السواحل والحدود القطرية عن وقوع عملية القراصنة المبينة أعلاه .

النتائج :

سرقة محتويات اللنش ثم الاتجاه لجهة غير معلومة وتم إحالة البحارة للجهة المختصة لاستكمال التحقيق .

ثالثاً – إجراءات البلاغ :

بعد ورود البلاغ لحرس الحدود من الجانب القطري موضحاً به أوصاف القارب المعتدي تم اتخاذ ما يلي:

١- إبلاغ الدوريات الأمنية وتحذير جميع السفن والقوات في المنطقة للحدث .

٢- تم إشعار الجهات المختصة حسب التعليمات ومتابعة الحادث من الجانب القطري[١] .

رابعاً : التحليل :

---

[١] سجلات المديرية العامة لحرس الحدود: شئون العمليات

هذه الواقعة بلغ عنها حرس الحدود السعودي من قبل سلطات الأمن في دولة قطر، وهذه الحادثة من واقع معلومات البلاغ تشبه في أسلوبها أسلوب الوقائع التي وقعت لقوارب الصيد السعودية السابق عرضها .

الواقعة الثانية

وهي من الحوادث التي تبلغ عنها حرس الحدود السعودي من قبل الجهات الأمنية بمملكة البحرين .

أولاً – معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : الساعة ١١ مساء في ٢٠٠٧/٣/١م
- **موقع الحادثة** : الخليج العربي .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : لنش " دباندتش " بحريني .
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : سبعة أشخاص على متن زورق محرك ٤٠ سوزوكي مسلحين برشاشات .

ثانياً – البلاغ

تبلغ حرس الحدود من الجهة المختصة بالبحرين عن وقوع حادثة القرصنة البحرية السابقة .

النتائج :

ضرب البحار وسرقة محتويات اللنش ثم التوجه إلى جهة الشمال .

جرى إحالة طاقم اللنش لاستكمال التحقيق .

ثالثاً – الإجراءات :

١- إبلاغ جميع الدوريات الميدانية القريبة من الموقع بناء على الإحداثيات في الزورق المهاجم .

٢- تحذير السفن وقوارب الصيد بالمنطقة .

٣- إبلاغ الجهات المختصة بالمملكة ومتابعة التطور في الحادثـة مـع الجانـب البحريني.

رابعاً : التحليل :

يتضح أن هذه الواقعة التي وقعت لأحد قوارب الصيد بالبحرين وتبلـغ عنهـا حرس الحدود السعودي وقعت بعد أيام قليلة من الحادثة التي وقعت للقـارب القطـري السابق ، وهي بنفس الطريقة حيث يستخدم فيها السلاح للسطو على البحارة وهي شبيه للحوادث من حيث الأسلوب الذي سبق عرضها والتي وقعت للقوارب السعودية .

الواقعة الثالثة

أولاً – معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٩٩٥/٩/١٣م
- **موقع الحادثة** : خليج تايلاند
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : السفينة Anna Sierra
- **عدد المهاجمين ونوع واسطتهم** : ٣٠ قرصاناً مسلحين بالرشاشات

ثانياً – عرض الحادثة :

وقع هجوم على السفينة Anna Sierra التي كانت في خليج تايلاند عندما تعرضت لإغارة القراصنة الذين كان عددهم ٣٠ قرصاناً مسلحين بالمدافع الرشاشة والمسدسات وحدث الاقتحام خارج الساحل الغربي لكمبوديا بعد إقلاع الـسفينة مـن مينـاء Koh Sichang في تايلاند متوجهة إلى الفلبين .

وتبين من التحقيق أنه قد تم الإعداد بدقة للهجوم ، ونفـذه القراصـنة بنجـاح مستفيدين من المعلومات الدقيقة عن السفينة وتحركاتها ، وتبين أنه كان معهم خبـراء بقيادة هذه السفينة الكبيرة .

وبعد اقتحام السفينة ، حاصر القراصنة البحارة وقيدوهم جميعـاً مـع بعـضهم البعض ، واستخدموا المدافع الرشاشة في فتح الحجرة التي كان البحارة قـد أغلقوهـا على أنفسهم ليتحصنوا من المهاجمين ، ثم حبسوهم في حجرة المحركـات بالـسفينة ، واستمر القراصنة بعد ذلك في قيادة السفينة لمدة يومين كاملين .

وفي ١٥ سبتمبر ١٩٩٥م ، توقفت السفينة في مياه جزيـرة Con Son جنـوب مدينة " هوزشي مينه " Ho CHI minh في فيتنام ، وأمر البحارة بالتجمع علـى سـطح السفينة ، وأثناء ذلك لاحظوا أن لونها قد تم تغييره ، ثم وضع ثمانية من البحارة فـي زورق بمجداف وأطلق إلى البحر ، دون ملابس إضافية ولا طعـام ، وأجبـر بقيـة البحارة ، بعد ذلك إلى النزول إلى البحر بنفس الطريقة التي نزل بها زملائهم ، وتـم إنقاذهم صدفة من قبل سفينة صيد فيتنامية وقد أوشكوا على الهلاك ، وهذا يدل علـى مدى وحشية القراصنة وعدم مبالاتهم بأرواح البشر .

وتشير التقارير الدولية إلى أن السفينة Anna Sierra التي تعرضت لهذا الهجـوم والاختطاف هي السفينة رقم (١٢) التي تعرضت لإغارة القراصنة خلال عام ١٩٩٥م، في منطقة جنوب شرق آسيا ، وهو ما يهدد الملاحة البحرية العالمية .

كما يدل تغيير لون السفينة على أن القراصنة لم يكتفوا بالاستيلاء على البضائع التي على متنها، بل اعتزموا استخدام السفينة المختطفة في أعمال القرصنة والإغـارة على السفن الأخرى(١) .

رابعاً : التحليل :

يتبين من هذه الحادثة التي وقعت في خليج تايلند وهو من المواقع التي تكثر فيها حوادث القراصنة ، كما أن هذه الحادثة ارتكبت من قبل عدد كبيـر مـن القراصـنة

---

(١) نشرة مكافحة الجريمة التجارية الدولية : ICC-CCB ، نوفمبر ١٩٩٧م .

مستخدمين الأسلحة النارية ، وتعد هذه الجريمة من أخطر أعمال القرصنة حيث انتهت بخطف السفينة والتي في الغالب يتم تحويلها إلى سفينة قرصنة أو تهريب وهـي مـا تسمى بسفينة الشبح ، كما أن تعامل القراصنة مع طاقم السفينة كان في منتهى القـسوة حيث ألقوهم في البحر بقوارب صغيرة وأوشكوا على الهلاك ، وهذه الحادثة تدل على مدى خطورة هذه الجرائم وشدة ضررها .

الواقعة الرابعة

أولاً – معلومات الواقعة :

- **التاريخ** : ١٩٩٢/١٢/١١ م
- **موقع الحادثة** : مضيق Bangka في المياه الإندونيسية .
- **نوع الواسطة التي وقع عليها الهجوم** : السفينة Baltymar Zephyr .
- **عدد المهاجمين وأوسطهم** : لم يمكن تحديد عددهم .

ثانياً – عرض الحادثة :

كانت السفينة Baltymar Zephyr وهي صغيرة حمولتها ٢٨٥٤ طناً تبحر في مياه إندونيسيا في طريقها من استراليا إلى سنغافورة .

وعند منتصف الليل وأثناء نوم الربان بمكان إقامته في السفينة تاركاً الـضابط الأول في غرفة القيادة والضابط الثاني يساعده ، وفجأة نظر الأخير ، فوجد الـضابط الأول رافعاً ذراعيه إلى أعلى وبجواره قرصان يصوب مسدسه إلى رأسـه ، وكـان القرصان يغطي رأسه، ومسلحاً ببندقية فضلاً عن المسدس ، وقـد أرغـم القرصـان الضابط الأول وزميله على الانبطاح أرضاً في غرفة القيادة ، وقد حاول الطاقم إرسال

استغاثة إلا أنه أطلق النار على الرادار ، وقطع أسلاك جهاز اللاسلكي ودمر تليفـون غرفة القيادة الموصل لغرفة المحركات .

وعقب ذلك تم اقتياد الضابط الأول تحت تهديد السلاح إلى أسفل السفينة ، وبعد دقائق سمع إطلاق نار في السفينة .

لاحظ بقية البحارة أن حجرة مكتب السفينة مفتوحة ، ووجود ضوء مسلط على خزينتها، وأن تعليمات فتح الخزينة كانت موضوعة على طاولة مجاورة ، وبعد انتهاء غارة القراصنة، واصلت السفينة إبحارها بقيادة الضابط الثاني إلى سنغافورة وأثناء ذلك استوقفتها سفينة حربية إندونيسية وأمرتها بالتوجه إلى ميناء Tang Jung الإندونيسي بدلاً من سنغافورة للتحقيق بالحادثة[١] .

رابعاً : التحليل :

هذه الحادثة وقعت في المياه الإندونيسية وهي من المواقع المشهورة بحـوادث القرصنة البحرية خصوصاً المضائق المائية فيها ، وهذه الحادثـة وقعـت باسـتخدام السلاح ونتج عنها قتل أكثر من شخص ، إضافة لسلب الأموال التي في خزنة السفينة وهي الهدف الأساسي لعمليات القرصنة البحرية وهي تبين مدى خطورة هذه العمليات، ومدى الأضرار التي تلحق بالأرواح والممتلكات وهو الأمر الذي جعل اتخاذ التـدابير اللازمة للوقاية أمر ضرورياً وهو الأمر الذي لم يكن على المستوى المطلوب ، حيـث لم يكتشف الهجوم إلا بعد أن وصل القراصنة إلى غرفة القيادة وفي هذه الحالة تكون السيطرة من قبل القراصنة على السفينة أمراً سهلاً ، كما تبين هذه الحادثة أهمية فرض أقصى العقوبات على المجرمين وضرورة التعاون الدولي في سبيل ملاحقتهم والقبض

---

[١] نشرة مكافحة الجريمة التجارية الدولية : ICC-CCB ، نوفمبر ،١٩٩٧م .

عليهم ويجدر الإشارة إلى أن هذا الأمر هو ما اعتنت به الـشريعة الإسـلامية حيـث فرضت العقوبة التي تتناسب مع خطورة وظروف الجريمة .

الـخـاتـمـة



الخاتمة

الحمد رب العالمين والصلاة والسلام على نبينا محمد وبعد ،،،

تناولت في هذه الدراسة موضوعاً غاية في الأهمية ، ألا وهو " جريمة القرصنة البحرية على السفن" ، وقد خلصت من خلالها إلى عدد من النتائج التي يمكن إيجازها على النحو التالي :

أهم النتائج:

أولاً – تبين من خلال الفصل التمهيدي للدراسة أهمية البحث في الموضوع والتي تمثلت في خطورة جريمة القرصنة البحرية على السفن والملاحة عموماً ، وبخاصة ارتفاع معدلاتها في الوقت الحاضر في ظل ندرة البحوث العلمية المتخصصة التي تناولت هذه الجريمة ، كما تحددت مشكلة البحث في ضرورة الوقوف على أحكام هذه الجريمة في الشريعة الإسلامية ، والقانون الدولي العام ، وإيضاح أهم التدابير الوقائية والجهود الدولية القائمة لمواجهتها .

ثانياً – تم الوقوف على ماهية جريمة القرصنة البحرية على السفن من خلال تعريفاتها في الشريعة الإسلامية ، والقانون الدولي العام ، المتمثلة في الإقدام على أعمال غير مشروعة وقطع الطرق البحرية والاعتداء على السفن مجاهرة ، واستخدام العنف في سبيل تحقيق مصلحة خاصة لمرتكبيها .

ثالثاً – ظهرت جريمة القرصنة البحرية على السفن منذ استخدم الإنسان البحر قبل الميلاد ، وهذا ما تؤكده المصادر التاريخية ، كما ارتبطت هذه الجريمة بالحروب منذ القدم ، وقد جاء في القرآن الكريم ما يؤكد هذه الممارسات غير المشروعة التي ترتكب في البحر في قصة موسى عليه السلام مع العبد الصالح .

رابعاً – تقوم جريمة القرصنة البحرية على الأركان نفسها التي تقوم عليها الجرائم الأخرى وهي: الركن الشرعي ، والركن المادي ، والركن المعنوي ، ويضيف بعض شراح القانون ركناً رابعاً هو الركن الدولي ، وتأخذ هذه الجريمة صوراً متعددة سواء من حيث خطورة الفعل ، أو نوع الواسطة المستخدمة ، والأسلوب الذي تنفذ من خلاله .

خامساً – يترتب على جريمة القرصنة البحرية على السفن الكثير من الآثار المعنوية ، والمادية ومن أهمها الآثار الاقتصادية والجنائية ، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي لبذل الجهود الحثيثة لمواجهتها سواء على المستوى الدولي والإقليمي خـصوصاً من المنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي ، كمـا أن هنـاك خطـط وتدابير ذاتية وضعت لمواجهة القرصنة البحرية على السفن .

سادساً – هناك ظروف وعوامل مختلفة ساهمت في تفشي الجريمة في الوقت الحاضر في مواقع مختلفة من العـالم أهمهـا : الظـروف الـسياسية ، والاجتماعيـة ، والاقتصادية ، التي تتعرض لها بعض الدول .

سابعاً – جريمة القرصنة البحرية من الجرائم المحرمة في الشريعة الإسلامية ، وهـي صورة من صور جريمة الحرابة الثابت تحريمها وعقوبتها في الكتاب والـسنة ، وبهذا تكون الشريعة الإسلامية قد سبقت بعدة قرون قواعد القانون الدولي العـام التي تناولت هذه الجريمة .

ثامناً – يجرم القانون الدولي العام جريمة القرصنة البحريـة علـى الـسفن اسـتناداً للأعراف والاتفاقيات الدولية ، كما أن القوانين الداخلية لمعظم الدول تحرم هـذه الجريمة ، فهي مجرمة في كل من القانون الدولي العام ، والقوانين المحلية وبهذا تكون مزدوجة التحريم ، أما العقاب عليها فهو مستقر وفق ما تقرره قوانين كـل دولة تقوم بضبط الجريمة.

تاسعاً – يقرر كل من الشريعة الإسلامية والقانون الدولي العام ، والقوانين المحلية حق الدفاع عن النفس ضد هجمات القراصنة ، كما تعطي الحق هذا للغير ممن شـاهد الجريمة ، أو كان قريباً منهـا في التدخل للنجدة دفاعـاً عـن الآخـرين بقـدر المستطاع .

عاشراً – تقرر كل من الشريعة الإسلامية ، والقانون الدولي العام ، والقوانين المحليـة حق لأصحـاب الأموال التي أخذت في جريمة القرصنة البحرية وذلك بالمطالبـة بها ، كما تقرر تحميل الجناة مسؤولية ما يأخذونه أو يتلفونه من الأموال ، أما ما يدفعه ربان السفينة ، وطاقهما في سبيل التسوية مع القراصنة فيعتبر من الخسائر البحرية المشتركة التي يتحملها جميع الأطراف .

التوصيات :

في ضوء ما سبق من نتائج فإنه يجدر التنويه إلى بعض التوصيات التي ظهرت أهميتها أثناء الدراسة ، بعضها توصيات عامة والبعض الآخر خاصة في ضوء الإجراءات التي تطبق في المملكة ، وأهمها ما يلي :

التوصيات العامة :

أولاً - في ظل ازدياد جريمة القرصنة البحرية على السفن وانعكاساتها الخطيرة على التنمية ، فإنه من الضروري تطوير أوجه التعاون بين الدول من خلال خلق إطار قانوني دولي واضح يستند إلى الاتفاقيات الدولية في سبيل تحقيق الملاحقة الجنائية والقضائية الدولية لمرتكبي هذه الجرائم وهو ما يطلق عليه عولمة الملاحقة الجنائية أو القضائية بحيث لا يجد المجرم ملاذاً من العقاب ، وهو الأمر الذي يؤدي إلى انحسار هذه الأعمال الخطيرة ، وذلك من خلال المرتكزات التالية :

١- تحديد قواعد القانون الجنائي الدولي بجميع الجرائم الدولية سواء القرصنة أو الإرهاب أو تزييف العملات وغيرها ، ومعالجتها من جميع الدول في إطار هذه القواعد بعيداً لجعلها مبرراً لعمليات العنف والأعمال العسكرية التي تدمر الشعوب .

٢- تشجيع جميع الدول للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية خصوصاً اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م لأن هذه الاتفاقيات تتضمن مواجهة القرصنة البحرية وتعطي فرص ملاحقة المجرمين بشكل متساوي بين الدول مما يسهل عملية الاتصال والتنسيق بينها .

٣- تقديم الدعم والمساعدة القانونية للدول التي تعاني من صعوبات في مواجهة هذه الجريمة سواء من خلال المنظمات الدولية المتخصصة أو الدول المتقدمة التي سبقت في المجال القانوني والمكافحة وأن يكون ذلك بشكل منظم ومدروس .

٤- التنسيق الفعال بين الدول والمنظمات الدولية والتعاون الجدي في سبيل مكافحة جريمة القرصنة البحرية على السفن، وتبادل المعلومات عبر قنوات اتصال محددة تضمن وصول المعلومات في الوقت المناسب .

٥- من المهم معالجة الأسباب والعوامل التي تدعو إلى إحجام أصحاب السفن عن الإبلاغ عن ما يتعرضون إليه من حوادث القرصنة البحرية ، وذلك بوضع

قواعد مرنة واضحة للتحقيق ، بما يضمن عدم تعريض السفن لإجراءات معقدة مع التأكيد على أن ألا يكون الإبلاغ عن الحوادث ، سبباً مباشراً في رفع أجور التأمين على السفن .

ثانياً – أهمية تركيز جميع الدول على معالجة أسباب جريمة القرصنة البحرية على السفن دون الاكتفاء بمكافحة أعراضها .

ثالثاً – التقيد بأنظمة المراقبة والإنذار الحديثة وفق التعليمات الدولية والإبلاغ المبكر عن الحوادث بما يضمن وصولها لمركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا، الأمر الذي يعطي مردوداً إيجابياً لرصد الظاهرة، ويساعد على معالجتها .

رابعاً – تطبيق القواعد الدولية المدونة لأمن السفن والمرافق المينائية لعام ٢٠٠٣م ، وذلك بوضع الخطط والتدابير اللازمة للتصدي لهجمات القراصنة .

خامساً – وضع ضوابط وقواعد واضحة لعمليات التحقق والتفتيش في أعالي البحار وذلك بوضع تعليمات محددة لمراقبة الطرق البحرية في إطار قانون دولي يحمي حقوق الجميع .

سادساً – بيان موقف الشريعة الإسلامية وما يطرح في ضوئها من حلول بشأن هذه الجرائم الدولية الخطيرة في كل المؤتمرات والندوات الدولية والإقليمية التي تعقد بشأن معالجة هذه الظاهرة ، وذلك إظهار سبق الشريعة في هذا المضمار ، وبيان مسايرتها لأحكام العصر .

سابعاً – أهمية التوعية حيث أن عامل الجهل يلعب دوراً مؤثراً لدى بعض الشعوب في تفشي الجريمة ، وذلك من خلال التحذير عبر وسائل الإعلام وبيان خطورة هذه الأعمال وآثارها مع ترجمة البحوث والدراسات التي تبين مخاطرها إلى لغات هذه الشعوب وبيان موقف الشريعة الإسلامية من هذه الجريمة لدى الشعوب المسلمة في شرق آسيا وغيرها .

ثامناً – أوصي بتناول الجرائم والأعمال التي تمس الأمن البحري بدراسات علمية مفردة تبين ماهيتها وتحدد معيارها والفوارق بينها ، وموقف الشريعة والقانون منها بحيث تسهم في إيجاد الحلول لمعالجتها .

التوصيات الخاصة :

أولاً – مراجعة الإجراءات التي تطبق في المملكة وضرورة توضيح جميع الإجراءات المتعلقة بتلقي البلاغ والضبط الخاصة بجريمة القرصنة البحرية في اللائحة التنفيذية لنظام أمن الحدود .

ثانياً – في ضوء المهام المناطة بحرس الحدود في المملكة العربية السعودية ، والتي تتجاوز عمليات حراسة الحدود حيث تمتد إلى ضبط الجرائم في منطقة الحدود، وجمع المعلومات الأمنية ، وعمليات البحث والإنقاذ وإرشاد التائهين والقيام بعمليات التفتيش في الموانئ والمياه الإقليمية ، فإنني اقترح دراسة تغيير مسماه من المديرية العامة لحرس الحدود إلى المديرية العامة لأمن الحدود .

ثالثاً – أهمية إبراز الدور الفعال الذي يقوم به حرس الحدود في المملكة لمواجهة القرصنة البحرية والجرائم الأخرى التي تقع في منطقة الحدود من خلال المؤتمرات والندوات الدولية والإقليمية التي تعقد بهذا المجال .

رابعاً – التأكيد على تفعيل التوصية السادسة من التوصيات العامة الخاصة ببيان موقف الشريعة الإسلامية من الجريمة من خلال قيام منسوبي حرس الحدود الذين يشاركون ويمثلون المملكة في المؤتمرات الدولية والإقليمية المعنية بمكافحة القرصنة والجرائم الدولية الأخرى .

خامساً – إنشاء قاعدة بيانات معلوماتية على المستوى المحلي والإقليمي بالتعاون مع دول الجوار لرصد هذه الجرائم حيث تكون مرجعاً تبنى عليه عمليات التخطيط والدراسات المتعلقة بمكافحة الجريمة .

سادساً – أهمية تبادل المعلومات والخبرات مع الدول المجاورة المطلة على الخليج العربي والبحر الأحمر وتقوية أواصر التعاون فيما يخص مكافحة جرائم القرصنة البحرية .

سابعاً – وضع خطط أمنية مسبقة لإحباط عمليات القرصنة البحرية ووضع الآلية المناسبة لتتبع الجناة لما يقع من الجرائم مع أهمية التأكيد على الاستفادة من عنصر الطيران لضبط هذه الجرائم .

الـمـراجـع

المراجع والمصادر

أولاً – مراجع علوم القرآن والسنة :

١- البخاري ، أبي عبدا محمد بن إسماعيل : صحيح البخاري ، (بيـت الأفكـار الدولية ، الرياض ، المملكة العربية السعوديـة ، د.ط ، ١٤١٦هـ) .

٢- الجصاص ، أبي بكر أحمد بن علي الرازي : أحكام القرآن ، (تحقيق: محمـد الصادق قمحاوي ، دار إحياء التراث العربي ، مؤسسة التاريخ العربي ، بيروت، لبنان، د.ط ، ١٤١٢هـ) .

٣- الرفاعي، محمد نسيب: تيسير العلي القدير لاختصار تفسير ابن كثير (بيروت ، لبنان ، ط٣ ، ١٤٠٠هـ) .

٤- الشوكاني ، محمد بن علي : نيل الأوطار ، (دار المعرفة ، بيروت ، لبنـان ، د.ط ، د.ت) .

٥- الطبري، محمد بن جرير:جامع البيان عن تأويل آي القرآن (دار الكتب العلمية، لبنان، ط٣، ١٤١٨هـ) .

٦- العسقلاني ، أحمد بن علي بن حجر : فتح الباري شـرح صـحيح البخـاري ، (مكتبة دار السلام، الرياض، المملكة العربية السعودية ، ط١، ١٤١٨هـ).

٧- القشيري ، أبي الحسين مسلم بن الحجاج : صـحيح مـسلم ، (بيـت الأفكـار الدولية، الرياض، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، ١٤١٩هـ).

٨- المباركفوري ، أبي العلاء محمد بن عبد الرحمن : تحفة الأحوذي شرح جـامع الترمذي ، (دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، ط١ ، ١٤١٩هـ).

ثانياً – مراجع الفقه الإسلامي :

٩- ابن النجار: معونة أولي النهى شرح المنتهى (تحقيق عبد الملك بن دهـيش، دار خضر للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٦هـ) .

١٠- ابن الهمام، كمال الدين محمد بن عبد الواحد: فتح القدير شرح الهداية، المشهور (بشرح فتح القدير) (دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، د.ط، د.ت) .

١١- ابن تيمية ، تقي الدين أحمد : مجموعة الفتاوى (مكتبة العكيبـان ، الريـاض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤١٩هـ) .

١٢- ابن حزم ، علي بن أحمد بن سعيد :المحلى، تحقيق لجنة أحياء التراث العربـي (دار الأفاق الجديدة، بيروت، لبنان، د. ط، د. ت).

١٣- ابن رشد ، محمد بن أحمد بن محمد : بداية المجتهد ونهاية المقتصد ، (تحقيق: ماجد الحموي، دار ابن حزم ، بيروت ، ط١ ، ١٤١٦هـ) .

١٤- ابن عابدين ، محمد أمين أبن عمر بن عبدالعزيز: رد المحتار على الدر المختار المعروف بحاشية أبن عابدين (تحقيق محمد صبحي حلاق وعامر حـسين، دار إحياء تراث العربي، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٩هـ) .

١٥- ابن عبد البر، يوسف بن عبد ا محمد:الكافي في فقه أهل المدينة المالكي(دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط٢، ١٤١٣هـ)

١٦- ابن قاسم ، عبد الرحمن بن محمد: حاشية الروض المربع شرح زاد المـستقنع (د. ن، ط٤، ١٤١٠هـ) .

١٧- ابن قدامة ، موفق الدين عبدا بن أحمد : زاد المستقنع في اختصار المقنـع ، (اختصره : شرف الدين أبو النجا ، دار الشرق الجديدة ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٤هـ).

١٨- ابن قدامه ، موفق الدين عبد ا بن أحمد: روضة الناظر وجنة المنـاظر فـي أصول الفقه وشرحها نزهة الخاطر العاطر (مكتبة الكليات الأزهرية، القـاهرة، مصر، د .ط ، د. ت).

١٩- ابن قدامه، موفق الدين عبد ا بن أحمد : المغني (تحقيـق عبـد ا التركـي وعبدالفتاح الحلو، دار هجر، القاهرة ، مصر، ط١، ١٤١٠) .

٢٠- الاسنوي ، محمد عبد الرحيم: التمهيد في تخريج الفروع على الأصول (مؤسسة الرسالة، بيروت، لبنان، ط٣، ١٤٠٤هـ)

٢١- الأصبحي ، مالك بن أنس : المدونة الكبرى ، (تحقيق : السيد علي بن السيد عبدالرحمن الهاشم ، د.ن ، د.ط ، ١٤٢٢هـ) .

٢٢- الأصبحي، مالك بن أنس: المدونة الكبرى (دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، د.ط، د.ت) .

٢٣- الأنصاري، زكريا بن محمد : الغرر البهية في شرح منظومة البهجة الوردية ، (دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان ، د .ط) .

٢٤- البدر ، بدر بن ناصر : الإرهاب حقيقته وأسبابه موقف الإسلام منه ، (د. ن ، ط١ ، ١٤٢٥هـ).

٢٥- البهوتي ، منصور بن يونس : كشاف القناع عن متن الإقناع (تحقيق: محمد حسن الشافعي، دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٨هـ) .

٢٦- بوساق ، محمد بن المدني : اتجاهات السياسة الجنائية المعاصرة والشريعة الإسلامية ، (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٢٣هـ)

٢٧- الجزيري، عبد الرحمن :كتاب الفقه على المذاهب الأربعة (دار الحديث، القاهرة، مصر ، ط١ ، د.ت) .

٢٨- الجوزية ، محمد بن القيم : الطرق الحكيمة في السياسة الشرعية (المكتبة العملية ، المدينة المنورة ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، ١٣٩١ هـ) .

٢٩- الحجاوي ، موسى بن أحمد بن موسى: الاقناع لطالب الانتفاع، (تحقيق عبد ا بن عبد المحسن التركي، مركز البحوث والدراسات العربية والإسلامية، القاهرة، مصر، ط١، ١٤١٨هـ) .

٣٠- حسنين ، علي محمد: رقابة الأمة على الحكام ، (مكتبة الخاني، الرياض ، المكتب الإسلامي ، بيروت، لبنان، ط١، ١٤٠٨هـ) .

٣١- حسين ، مصطفى عامر : الحـرابة في دراسـة فقهيـة مقارنة ، (د.ن ، ط١، ١٤١٧هـ) .

٣٢- الحصري ، أحمد: الحدود والأشربة في الفقه الإسلامي ، (مكتبـة الأقـصى ، عمان ، الأردن ، ط٢ ، ١٤٠٠هـ).

٣٣- الخرشي، محمد بن عبد ا بن علي: حاشية الخرشي (تحقيق زكريا عميـرات، دار الكتب العلمية بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٧هـ) .

٣٤- الرازي ، فخر الدين محمد بن عمر: المحصول في علم أصول الفقـه (تحقيـق جابر فياض العلواني، مؤسسة الرسالة، بيروت، لبنان ، ط٢، ١٤١٢هـ) .

٣٥- الرملي ، ابن شهاب الدين : نهاية المحتاج إلى شرح المنهـاج ، (دار الكتـب العلمية ، د.ط ، ١٤١٤هـ) .

٣٦- السرخسي، شمس الدين أبو بكر محمد بن أبي سهل: المبـسوط (دار الكتـب العلمية ، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٤هـ) .

٣٧- الشاذلي ، حسن علي : أثر تطبيق الحدود في المجتمع ، (إدارة الثقافة والنـشر بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، ١٤٠٤هـ).

٣٨- الشافعي، محمد بن إدريس : الأم (تحقيق محمود مطرجي، دار الكتب العلميـة، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٣هـ) .

٣٩- شلبي، محمد مصطفى: المدخل في التعريف بالفقـه الإسـلامي (دار النهـضة العربية، بيروت، لبنان، د .ط، ١٤٠١هـ) .

٤٠- شومان ، عباس : عصمة الدم والمال في الفقه الإسـلامي ، (الـدار الثقافيـة للنشر، القاهرة ، مصر ، ط١ ، ١٤١٩هـ).

٤١- الشيرازي ، أبو إسحاق إبراهيم بن علي بن يوسف الفيروز آبـادي الـشافعي: المهذب ، (تحقيق: محمد الزحيلي ، دمشق، سوريا، دار القلم ، وبيروت ، الدار البيضاء الشامية ، ط١ ، ١٤١٧هـ - ١٩٩٦م) .

٤٢- عساف، محمد مطلق. حمودة ، محمود محمد: فقه العقوبات (مؤسسة الـوراق، عمان، الأردن، د.ط، ١٤٢٠هـ) .

٤٣- عودة ، عبدالقادر : التشريع الجنائي الإسـلامي مقارنـاً بالقـانون الوضـعي، (مؤسسة الرسالة ، بيروت ، لبنان ، ط١٣ ، ١٤١٥هـ) .

٤٤- العيني ، محمود بن أحمد : البناية في شرح الهداية ، (دار الفكر ، بيـروت ، لبنان ، ط٢ ، ١٤١١هـ) .

٤٥- الفائز ، إبراهيم بن محمد : الإثبات بالقرائن في الفقه الإسـلامي (د.ن ، ط١ ، ١٤٠٢هـ).

٤٦- فايع ، عبدالرحمن بن أحمد : أحكام البحر في الفقه الإسلامي ، (دار الأندلس ، جدة ، المملكة العربية السعودية ، د.ط ، د.ت) .

٤٧- القرافي ، شهاب الدين أحمد بن إدريس : الذخيرة ، (تحقيق محمد أبو خبـزه ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٩٩٤م) .

٤٨- الكاساني، علاء الدين أبي بكر بن مسعود: بدائع الصنائع في ترتيب الـشـرائع (دار الفكر، بيروت ، لبنان، د. ط ، د. ت) .

٤٩- الماوردي ، علي بن محمد بن حبيب : الأحكام السلطانية والولايات الدينية (دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، د. ط، د. ت).

٥٠- المرداوي ، علاء الدين أبي الحسن علي بن سليمان : الإنـصاف فـي معرفـة الراجح من الخلاف ، (دار أحياء التراث العربي ، مؤسسة التـاريخ العربـي ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٩هـ) .

٥١- المغربي ، أبي عبدا محمد بن عبدالرحمن : مواهب الجليل شـرح مختـصر خليل ، (دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان، د.ط، د.ت) .

٥٢- المقدسي ، بهاء الدين عبدالرحمن بن إبراهيم : العدة شرح العمدة ، (تحقيـق : عبدالرزاق المهدي ، دار الكتاب العربي ، بيروت ، لبنان ، ط١ ، ١٤١٤هـ).

ثالثاً – مراجع القانون :

٥٣- أبو الوفا ، أحمد : القانون الدولي للبحار على ضوء أحكـام المحـاكم الدوليـة والوطنية، (دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، د.ط ، ١٩٨٨- ١٩٨٩م).

٥٤- أبو هيف ، علي صادق : القانون الدولي العام (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، ط١، د.ت).

٥٥- أحمد ، محسن عبد الحميد : التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، المملكـة العربيـة الـسعودية د .ط ، ١٤٢٠هـ).

٥٦- بسيوني ، محمود شريف : المحكمة الجنائية الدولية ، (مطابع روزا اليوسف / ط٣ ، ٢٠٠٢م) .

٥٧- جهاد ، جودة حسين : قانون العقوبات الاتحادي القسم الخاص (كليـة شـرطة دبي، دبي ، الإمارات ، ط١ ، ١٤١٦هـ).

٥٨- الحاج، ساسي سالم : قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد (معهـد الإنمـاء العربي، بيروت، لبنان، ط ١، ١٩٨٧م)

٥٩- الحلبي ، محمد علي السالم عياد : شرح قانون العقوبات الأردني القسم العـام ، (دار مكتبة بغدادي للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، ط١ ، ١٩٩٣م).

٦٠- حمدي ، كمال : القانون البحري ، (منشأة المعارف ، الإسـكندرية ، مـصر ، ط٣ ، ٢٠٠٣م) .

٦١- حومد ، عبدالوهاب : الإجرام الدولي ، (جامعة الكويـت ، الكويـت ، ط١ ، ١٩٧٨م) .

٦٢- داود ، عبد المنـعم محمد : القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، ط١ ، د.ت) .

٦٣- دويدار، هاني محمد: موجز القانون البحري (المؤسـسة الجامعيـة للدراسـات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، د.ط، ١٤١٧هـ) .

٦٤- زين العابدين، رضا: الاغتنام البحري دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الـشرائع الأنلجوسيكسونية واللاتينية والعربية (مطابع السفير ، ط١، ١٩٧٩م) .

٦٥- سرور ، أحمد فتحي : الوسيط في قانون العقوبات القسم العام ، (دار النهـضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ط٦ ، ١٩٩٦م).

٦٦- السعيد ، كامل : شرح الأحكام العامة في قانون العقوبـات ، (الـدار العلميـة الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع ، ط١ ، ٢٠٠٢م).

٦٧- الشاذلي ، فتوح عبدا : شرح قانون العقوبات (دار المطبوعـات الجامعيـة ، الإسكندرية ، مصر ، ٢٠٠٣م).

٦٨- شمس ، محمـود زكي : الموسوعة العربية للاجتهادات القـضائية الجزائيـة ، (مؤسسة الأجيال ، بيروت ، لبنان ، د.ط ، ٢٠٠٠م) .

٦٩- شمس الدين ، أشرف توفيق : مبادئ القانون الجنائي الـدولي ، (دار النهـضة العربية ، القاهرة ، مصر، د.ط ، ١٩٩٨م).

٧٠- شهاب، مفيد: قانون البحار الجديد والمصالح العربية (معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية، القاهرة ، مصر ، د.ط ، د.ت) .

٧١- الشهاوي ، قدري عبد الفتاح : الموسوعة الشرطية القانونية ، (عالم الكتـب ، القاهرة ، مصر ، د.ن ، ١٩٧٧م) .

٧٢- صدقي، عبد الرحيم: القانون الدولي الجنـائي (د.ن، القـاهرة، مـصر، د.ط، ١٩٨٦م) .

٧٣- طنطاوي ، حامد مرسي : سلطان مأمور الـضبط القـضائي ، (د.ن ، ط٢ ، ١٩٩٣م).

٧٤- عبد الحميد ، محمد سامي . الدقاق ، محمد السعيد . خليفة، إبراهيم : القـانون الدولي العام (منشأة المعارف ، الإسكندرية،د.ط ، ٢٠٠٤م)

٧٥- العتيبي ، سعود بن عبدالعالي : الموسوعة الجنائية الإسلامية ، (مكتبة الرشد ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٢٤هـ) .

٧٦- علام، عبد الرحمن حسين: المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنـائي (دار النهضة الشرق، القاهرة، مصر، د.ت، ١٩٨٨م)

٧٧- الغنيمي، محمد طلعت: قانون السلام في الإسـلام دراسـة مقارنـة (منـشآت المعارف، الإسكندرية، مصر، د.ط، د.ت) .

٧٨- الفار ، عبدالواحد : القانون الدولي العام ، (دار النهضة العربيـة ، القـاهرة ، مصر ، د.ط ، ١٩٩٤م) .

٧٩- الفار، عبد الواحد محمد: الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليهـا (دار النهـضة العربية، القاهرة، مصر، د .ط، ١٩٩٥م).

٨٠- فهمي ، أحمد منير : الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، (مجلس الغرفة التجارية السعودية ، الرياض ، المملكة العربية الـسعودية ، د. ط، ١٤١٧هـ) .

٨١- قايد ، بهجت عبد ا : القرصنة وأمن الملاحة العربيـة (المركـز العربـي للدراسات الأمنية ،الرياض، المملكة العربية السعودية ، د .ط ، ١٤١٠هـ).

٨٢- اللصاصمة ، حسن حرب : تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي ، (دار الخليج للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن، ط١ ، ١٤٢٤هـ) .

٨٣- المجذوب، محمـد: الوسيط في القانـون الدولي العـام(الـدار الجامعيـة ، بيروت، لبنان ، ١٤٢٠هـ).

٨٤- مدني ، محمد عمر : القانون الدولي للبحار وتطبيقاته فـي المملكـة العربيـة السعودية (معهد الدراسات الدبلوماسية ، وزارة الخارجية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط٢، ١٤١٧هـ) .

٨٥- مدني، محمد عمر: العلاقات الدبلوماسية في المملكة العربية السعودية، (معهـد الدراسات الدبلوماسية ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ط٤ ، ١٤١٣هـ)

٨٦- المنشاوي ، عبد الحميد : قانون التجارة البحرية في ضـوء الفقـه والقـضاء ، (منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، د.ط ،٢٠٠٥م) .

٨٧- هرجه ، مصطفى مجدي : التعليق على قانون العقوبـات فـي ضـوء الفقـه والقضاء، (دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، ط٢ ، ١٩٩٥م).

٨٨- اليوسفي، محمد قايد: النظام القانوني للمضائق العربية ، (دار الحداثة، بيـروت، لبنان، ط١، ١٩٨٨م) .

رابعاً – مراجع اللغة العربية :

٨٩- ابن فارس، أحمد : معجم مقاييس اللغة، تحقيق عبدالـسلام هـارون (مكتبـة الكليات الأزهرية ، القاهرة ، مصر ، د.ط ، د.ت) .

٩٠- الرازي ، محمد بن أبي بكر: مختار الصحاح (المكتبة العـصرية، بيـروت، لبنان، ط٤، ١٤١٨هـ) .

٩١- الفيروز أبادي ، محمد بن يعقوب : القاموس المحيط (مؤسسة الرسالة، بيروت ، لبنان، ط٦ ١٤١٩هـ).

٩٢- مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط (المكتبة الإسلامية، اسطنبول، تركيا، د.ط، د.ت) .

خامساً – المراجع التاريخية :

٩٣- أبو هارون، عبد الناصر: سياسيون حاربوا الإسلام (دار الرشيد، بيروت، لبنان، ط١، ١٤١٧) .

٩٤- برنيا، كواترنو: طرابلس من ١٥١٠م إلى ١٨٥٠م ، تعريـب، خليفـة محمـد التميسي (دار الجماهرية للنشر والتوزيع، ليبيا، د.ط، د.ت) .

٩٥- سالم، السيد عبد العزيز.العبادي، أحمد: تاريخ البحرية الإسلامية (دار النهـضة العربية، بيروت، لبنان، د.ط، ١٩٦٩م) .

٩٦- نوسبوم، آرثر: الوجيز في تاريخ القانون الدولي (ترجمة رياض القيسي، بيـت الحكمة، بغداد، العراق د.ط، ٢٠٠٢م) .

سادساً – الأنظمة :

٩٧- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م – وزارة المواصلات – وكالة النقل ، الرياض، المملكة العربية السعودية.

٩٨- الشايقي، سليمان بن عبد اللطيف :الموسوعة الحديثة فـي الأنظمـة الـسعودية (إدارة الموسوم ، الرياض، المملكة العربية السعودية ، ط ٣، ١٤٢٠هـ) .

٩٩- المنظمة البحرية الدولية : المدونة الدولية لأمـن الـسفن والمرافـق المينائيـة، (المنظمة البحرية الدولية ، لندن ، إيطاليا ، د.ط ، ٢٠٠٣م) .

١٠٠-المنظمة البحرية الدولية: اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهـة ضـد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، الموقع على الإنترنت .

١٠١-نظام الإجراءات الجزائية الصادر به قرار مجلس الوزراء رقـم (٢٠٠) فـي ١٤٢٢/٧/١٤هـ ـ والموافـق عليـه مـن المقـام الـسامي بـرقم /٣٩ فـي ١٤٢٢/٧/٢٨هـ .

سابعاً – الدوريات العلمية والدراسات:

١٠٢- اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحري والغش في التجارة الدولية ، مجموعة دراسات وندوات ، (الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والـصناعة والزراعة للدول الخليجية العربية ، الدمام ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٤٠٧هـ) .

١٠٣- الأمانة العامة لهيئة كبار العلماء ، الرئاسة العامـة لإدارة البحـوث العلميـة والإفتاء : مجلة البحوث الإسلامية ، (العدد ١٢ ، ١٤٠٥هـ).

١٠٤- حباله ، محمد أحمد، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدوليـة في الحد منها (الأكاديمية العربية للعلـوم والتكنولوجيـا والنقـل البحـري، الإسكندرية، مصر ، د.ط ٢٠٠٤م).

١٠٥- رابطة العالم الإسلامي : مجلة المجمع الفقهي الإسلامي ، (المجمـع الفقهـي الإسلامي ، بيان مكة المكرمة ، الدور السادس عشر، العدد ١٥ ، ١٤٢٣هـ).

١٠٦- رايلي، كافين: عالم المعرفة، بحث بعنوان العنف والانتقام (ترجمة عبد الوهاب محمد وآخرون، مجلس الثقافة والفنون والآداب، الكويت، د.ط، ١٤٠٥هـ) .

١٠٧- شاسبوغ ، يوسف شمس الدين : منهج الوقاية في الشريعة الإسلامية ، مجلـة الأمانة ، (أكاديمية السلطان قابوس لعلـوم الـشرطة ، مـسقط ، عمـان ، ١٤٢٢هـ) .

١٠٨- كيوان، زد: ندوة الأمن البحري بسنغافورة، ورقة عمل بشأن مسائل القـانون الدولي العام المتعلقة بإجراءات صارمة بحق القراصنة وإمكانيـات التعـاون الإقليمي (المنظمة البحرية الدولية، د.ط، ١٩٩٩م) .

١٠٩- ماريو، سوارش: البحر مستقبلنا، ترجمة إدريس بن صاري ، (تقرير اللجنـة العالمية المستقلة للمحيطات، لمعارف الجديدة، الرباط، المغرب، د.ط، د.ت).

١١٠- المركز العربي للدراسات الأمنية : ندوة القرصنة وأمـن الملاحـة العربيـة (المركز العربي للدراسات الأمنية ، الرياض ، المملكة العربيـة الـسعودية ، د.ط ، ١٤١٠هـ) .

١١١- هيئة الخبراء بمجلس الوزراء : مجموعة الأنظمة السعودية ، نظام المحكمـة التجارية الصادر عام ١٣٥٠هـ .

ثامناً – مواقع الإنترنت :

١١٢- جيلبرت، باول: التاريخ الرسمي للعصر الذهبي للقرصنة الأنجلـو الأمريكيـة، الموقع على شبكة الإنترنت (-http: // www.pitatesinf.com /detai/detaif phparliele-id)

١١٣- المكتب البحري الدولي : مركز مكافحة القرصنة البحرية ، البريد الإلكتروني : ccskl@imbkl.po.my الموقـــع علـــى شـــبكة الإنترنـــت : www.iccwbo.org/ccs/menu imb

١١٤- المنظمة البحرية : نشرة ندوة الأمن البحري في الإمارات العربيـة المتحـدة ، موقع المنظمة على شبكة الإنترنت www.imo.org/safety

١١٥- المنظمـــة البحريـــة الدوليـــة (imo) الموقـــع علـــى الإنترنـــت www.imo.org/safety

١١٦- المنظمـة البحريـة الدولية : الإشارة رقم ١/١٣٠٥١ T لنـدن ، ٢٠٠٢م ، الموقع على شبكة الإنترنت (http: // www.imo.org/Safety)

١١٧- المنظمة البحرية الدولية: نشرة الحلقة العلمية لندوة الأمن البحري بالإمـارات، عـــام ٢٠٠٢، ص ٣٠، الموقـــع علـــى شـــبكة الإنترنـــت (// :http www.imo.org/Safety)

١١٨- موسوعة كولومبيا حول الحرب تريبوليتان، الموقع على شبكة الإنترنت (:http // www.cc.columbia.edu/cu/cup)

١١٩- موقـــــــع BBC علـــــــى شـــــــبكة الإنترنـــــــت jttp://news.bbc.co.uk/2/hi/Africa/4428808.stm

١٢٠- ميدل ايست أون لاين: السواحل الصومالية تحت رحمة القراصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (http://195.224.230.11/somalia/?id=33957)

١٢١- ويلزينسكي، كرزسيتوف: تاريخ القرصنة، الموقع على شبكة الإنترنت (:http // www.pitatesinf.com /detai/detaif-phparliele-id)

تاسعاً – المراجع الأجنبية :

122- Abhyankar, Jayant: "piracy- a growing menace" paper presented at the international conference on combating piracy and armad robbery at sea, Bangkok 24-25 March 2001, organized by Okazi, Institute

123- House, D.J, The Command Companion of Seamanship Techniques , Volume 3 , Butterworth Heinemann, Oxford, 2000.

124- IMO Annual Report 2003, MSC.4/circ.50, 27 April 2004

125- Souza, Philip De, Ancient Rome and the pirates, (july 2000).

126- Tim Spicer , " The Involvement of International/Transnational Organized Crime in Maritime Piracy ', Paper Presented in Singapore Seminar 1999

127- Zhow, Wiliam Y: "Piracy - an international problem"; paper presented at the international conference on combating piracy and armad robbery at sea, Bangkok 24-25 March 2001, organized by Okazi, Institute.

الفهارس

أولاً - فهرس الآيات (مرتبة حسب ورودها في البحث)

م	السورة	رقم الآية	الآية	الصفحة
١	**الحشر**	٢	﴿ فَٱعْتَبِرُواْ يَٰٓأُوْلِي ٱلْأَبْصَٰرِ ﴾	٢٠
٢	**البقرة**	٣١	﴿ وَعَلَّمَ ءَادَمَ ٱلْأَسْمَآءَ كُلَّهَا ثُمَّ عَرَضَهُمْ عَلَى ٱلْمَلَٰٓئِكَةِ فَقَالَ أَنۢبِـُٔونِي بِأَسْمَآءِ هَٰٓؤُلَآءِ إِن كُنتُمْ صَٰدِقِينَ ﴾	٢٠
٣	**المائدة**	٣٣ :٣٤	﴿ إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسْعَوْنَ فِي ٱلْأَرْضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوْ يُصَلَّبُوٓاْ أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُم مِّنْ خِلَٰفٍ أَوْ يُنفَوْاْ مِنَ ٱلْأَرْضِ ۚ ذَٰلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي ٱلدُّنْيَا ۖ وَلَهُمْ فِي ٱلْأٓخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ﴿٣٣﴾ إِلَّا ٱلَّذِينَ تَابُواْ مِن قَبْلِ أَن تَقْدِرُواْ عَلَيْهِمْ ۖ فَٱعْلَمُوٓاْ أَنَّ ٱللَّهَ غَفُورٌ رَّحِيمٌ ﴿٣٤﴾ ﴾	٢٢ ، ٣١
٤	**البقرة**	٢٧٨: ٢٧٩	﴿ يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ ٱتَّقُواْ ٱللَّهَ وَذَرُواْ مَا بَقِيَ مِنَ ٱلرِّبَوٰٓاْ إِن كُنتُم مُّؤْمِنِينَ ﴿٢٧٨﴾ فَإِن لَّمْ تَفْعَلُواْ فَأْذَنُواْ بِحَرْبٍ مِّنَ ٱللَّهِ وَرَسُولِهِۦ ۖ وَإِن تُبْتُمْ فَلَكُمْ رُءُوسُ أَمْوَٰلِكُمْ لَا تَظْلِمُونَ وَلَا تُظْلَمُونَ ﴿٢٧٩﴾ ﴾	٢٣
٧	**الروم**	٤١	:﴿ ظَهَرَ ٱلْفَسَادُ فِي ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعْضَ ٱلَّذِي عَمِلُواْ لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ ﴾	٣١
٦	**المؤمنون**	٢٢	﴿وَعَلَيْهَا وَعَلَى ٱلْفُلْكِ تُحْمَلُونَ ﴾	٣١

م	السورة	رقم الآية	الآية	الصفحة
١٦	المائدة	٢	﴿ وَتَعَاوَنُواْ عَلَى ٱلْبِرِّ وَٱلتَّقْوَىٰ ۖ وَلَا تَعَاوَنُواْ عَلَى ٱلْإِثْمِ وَٱلْعُدْوَٰنِ ۚ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَ ۖ إِنَّ ٱللَّهَ شَدِيدُ ٱلْعِقَابِ ﴾	١٦٩
١٧	المائدة	٨	يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ كُونُواْ قَوَّٰمِينَ لِلَّهِ شُهَدَآءَ بِٱلْقِسْطِ ۖ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَـَٔانُ قَوْمٍ عَلَىٰٓ أَلَّا تَعْدِلُواْ ۚ ٱعْدِلُواْ هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ ۖ وَٱتَّقُواْ ٱللَّهَ ۚ إِنَّ ٱللَّهَ خَبِيرٌۢ بِمَا تَعْمَلُونَ ﴾	١٦٩
١٨	آل عمرن	١٠٤	﴿ وَلْتَكُن مِّنكُمْ أُمَّةٌ يَدْعُونَ إِلَى ٱلْخَيْرِ وَيَأْمُرُونَ بِٱلْمَعْرُوفِ وَيَنْهَوْنَ عَنِ ٱلْمُنكَرِ ۚ وَأُوْلَـٰٓئِكَ هُمُ ٱلْمُفْلِحُونَ ﴾	٢١٨
١٩	الإسراء	٧٠	﴿ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِىٓ ءَادَمَ وَحَمَلْنَـٰهُمْ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ وَرَزَقْنَـٰهُم مِّنَ ٱلطَّيِّبَـٰتِ وَفَضَّلْنَـٰهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا ﴾	٢١٩
٢٠	القصص	٧٧	﴿ وَلَا تَبْغِ ٱلْفَسَادَ فِى ٱلْأَرْضِ ۖ إِنَّ ٱللَّهَ لَا يُحِبُّ ٱلْمُفْسِدِينَ	٢٢٣

ثانياً - فهرس الأحاديث الشريفة (مرتبة حسب ورودها في البحث)

م	الحديث	الصفحة

ثالثاً - فهرس الموضوعات

الموضـــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

الموضـــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

الموضـــــــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

الموضـــــــــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

الموضـــــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

الموضـــــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

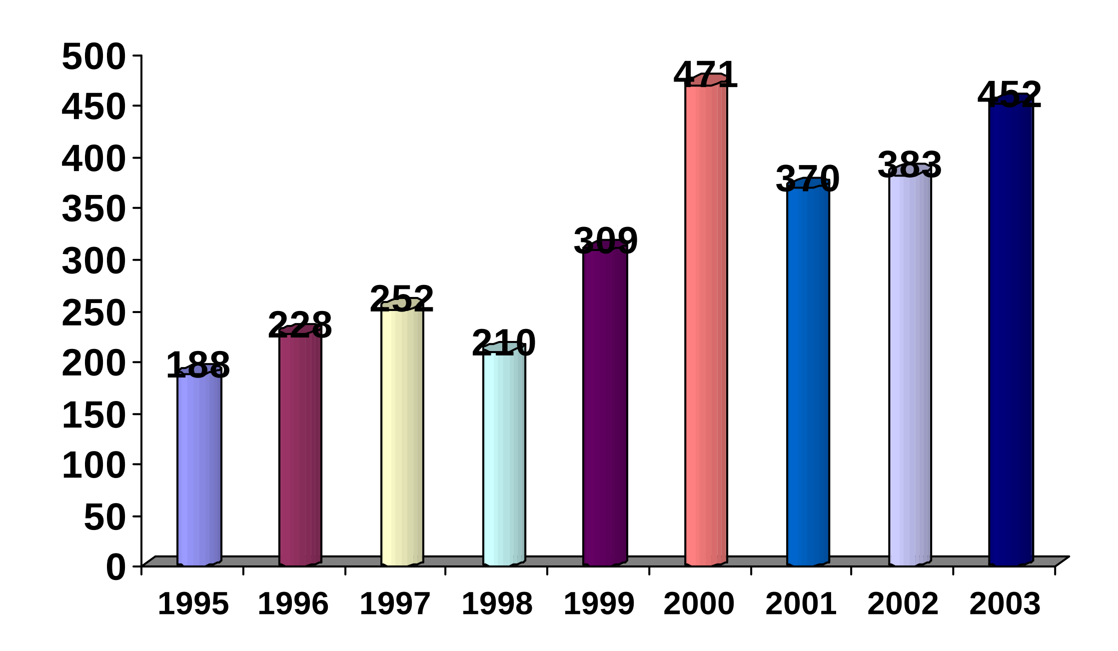
الموضـــــــــــــــــــــــــوع	الصفحة

الموضـــــــــــــــــــوع	الصفحة

الملاحـــــق

جدول وشكل (١)[١]

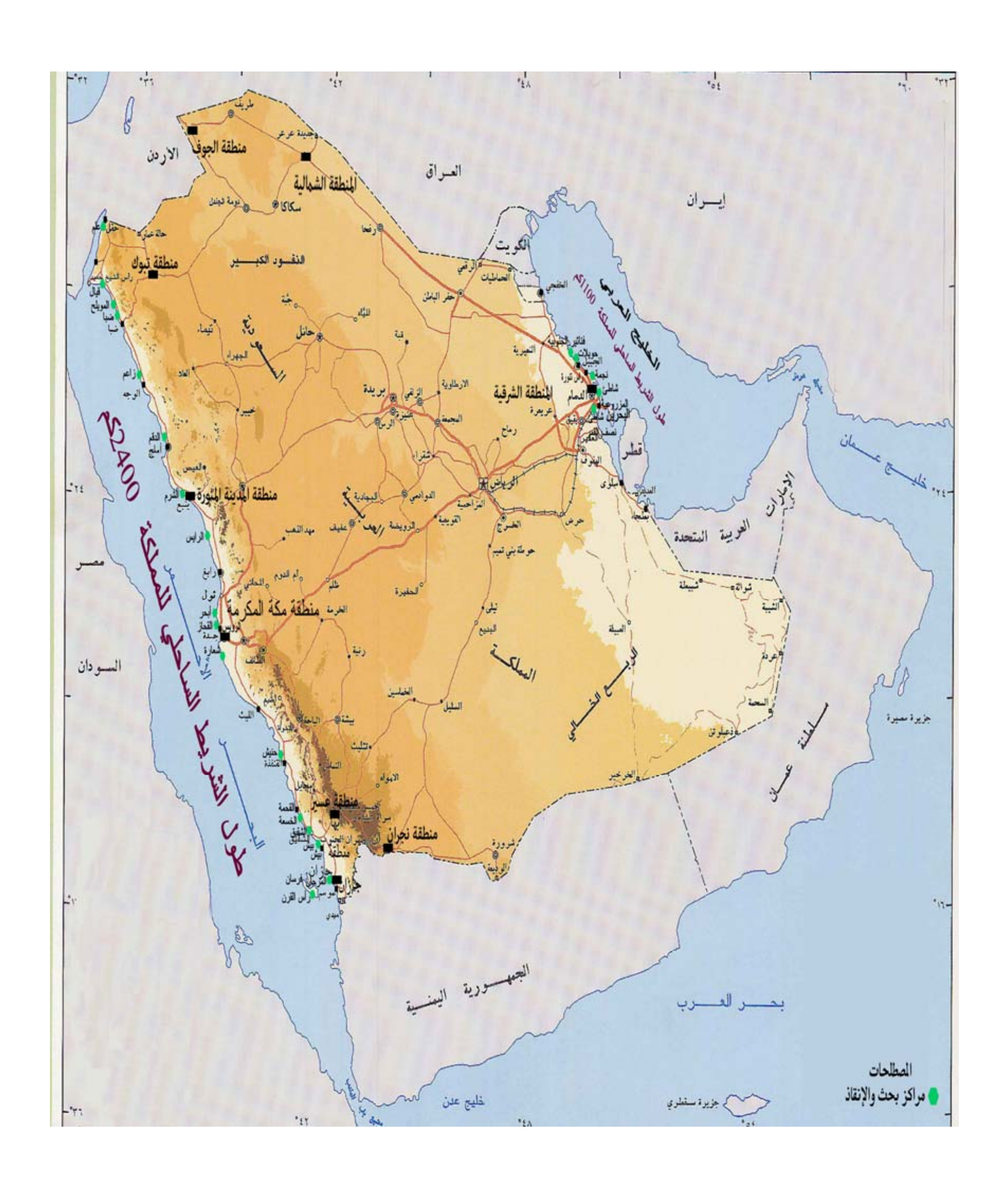
أعداد وحالات القرصنة والسطو المسلح من سنة ١٩٩٥م حتى سنة ٢٠٠٣م	
السنة	**أعداد حالات القرصنة والسطو المسلح**
١٩٩٥	١٨٨
١٩٩٦	٢٢٨
١٩٩٧	٢٥٢
١٩٩٨	٢١٠
١٩٩٩	٣٠٩
٢٠٠٠	٤٧١
٢٠٠١	٣٧٠
٢٠٠٢	٣٨٣
٢٠٠٣	٤٥٢



---

[١] انظر: المنظمة البحرية، الموقع على الشبكة الإنترنت
(www.imo.org/facilitation/mainframe.asp?topic_id=362)
IMO Annual Report 2003, MSC.4/circ.50, 27 April 2004

شكل رقم (٢)



المصدر : المديرية العامة لحرس الحدود

مملكـــــــــة البحـــــــرين
وزارة الداخليـــــــــــــــــة
الأمـــــــــن العـــــــام
قيـــــادة خفـــــر الــــــسواحل

KINGDOM OF BAHRAIN
NISTRY OF THE INTERIOR
PUBLIC SECURITY
ASTGUARD DIRECTORATE HOS

نموذج رقم (٨)	نموذج بلاغ عن قرصنة / محاولة قرصنة بحرية	
الوقت والتاريخ : / / /	درجة الأسبقية ( ) فوري ( ) عاجل جداً ( ) عاجل ( ) عادي	الرقم :
رقم الفاكس :		
من :		
إلى :		
للعلم :		

البيانات

الوقت والتاريخ / / /	
نوع الوسيطة التي وقع لها الحادث	
جنسيتها	
موقع الحدث	
الوسيطة المستخدمة	
مواصفات الوسيطة	
عدد القراصنة	
نوع تسليح القراصنة	
جنسية الوسيطة والقراصنة (إن وجد تقريباً)	
اتجاه القراصنة	
العمل الذي قام به القراصنة	
سرعة واتجاه الرياح	
الإجراءات المتخذة	
الإجراء المطلوب	
معلومات أخرى	

المنشئ	**الرتبة والاسم :**		**التوقيع :**

لاستعمال مركز الاتصال	الاستلام	الإرسال	الاستقبال	اسم وتوقيع المأمور
الوقت والتاريخ :				
وقت وتاريخ الاستلام :	**اسم المستلم ورتبته**			**التوقيع**

شكل رقم (٣)

الشكل رقم (٤)

النموذج المخصص لرفع تقارير القرصنة للمنظمة البحرية الدولية عبر الإدارات البحرية أو المنظمات الدولية

١- **أسم السفينة ورقم المنظمة البحرية الدولية:**

- نوع السفينة:
- العلم:
- الوزن الكلي بالطن:

٢- **التاريخ والوقت:**

٣- **خط الطول:** **خط العرض:**

- أسم المنطقة:
- أثناء الإبحار:

٤- **طريقة الهجوم:**

- وصف/ عدد المركبات المشبوهة:
- أعداد القراصنة:
- أنواع الأسلحة:
- أي معلومات أخرى (مثلاً اللغة التي يتخاطبون بها):

٥- **الإصابات التي أصيب بها الملاحون والركاب:**

- الأضرار:
- تفاصيل موجزة عن الممتلكات/ البضائع المسروقة:

٦- **الإجراء الذي أتخذه الربان والملاحون:**

٧- **هل تم إبلاغ الحادث للسلطات الساحلية ولمن؟:**

٨- **الدولة أو المنظمة الدولية المبلغة:**

٩- **الإجراء التي اتخذته الدولة الساحلية:**

المصدر : المنظمة البحرية الدولية تعميم السلامة البحرية رقم (٦٢٢)